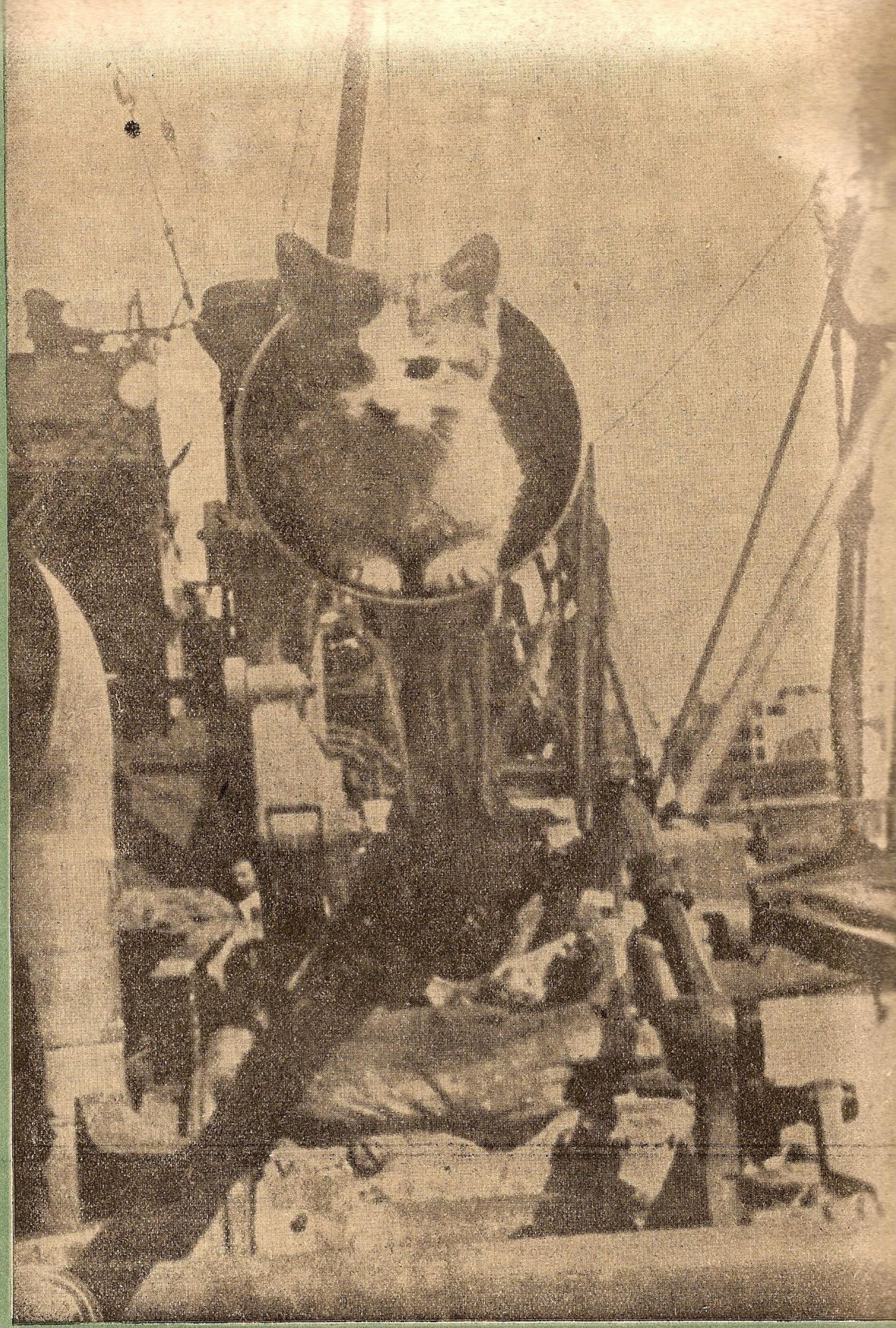
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)



MASCOTA UNEI NAVE DE RĂZBOI ROMÂNEŞTI

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIII, Nr. 1—2 IANUARIE-FEBRUARIE 1944

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director: C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar: Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 1–2

Redacţia şi administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Ianuarie / Februarie 1944

CUPRINSUL:

L. N. R.: Trăiască Marina Română . . . . . pag. 1
Vall: Jertfa lui . . . . . „ 3
Al. Bilciurescu: Muzica şi Marea . . . . . „ 4
Caius C. Brediceanu: Crucişetorul de luptă . . . . „ 19
Ing. Vladimir V. Mendl: Rezistenţa la înaintarea navelor . . . . . „ 12
Lt. Costel Coşereanu: Istoricul Navigaţiei Fluviale Române . . . . . „ 16
Căpitan Costea Gh.: Navigaţie în convoi sau navigaţie izolată? . . . . . „ 20
* * * Glasul Presei . . . . . „ 22
Jean Schafhütl: Prinos marinarilor (versuri) . . . . „ 24
Cronicar: Războiul aero-naval . . . . . „ 25
Marin Corăbieru: Mumiile (schiţă) . . . . . „ 28
Lenifi Munteanu: Nostalgia Mării (versuri) . . . . „ 31
Cpt. Comandor Nicolae T. Cristescu: Cântecul Pavilionului (versuri) . . . . . „ 31
Al. Bilciurescu: Rugăciune pentru marinari (versuri) „ 31
Scarlat Preajbă: Recenzii . . . . . „ 32
* * * Ştiri din ţară . . . . . „ 38
Lt. Paul Epureanu: Sportul nautic . . . . . „ 41
* * * Ştiri din străinătate . . . . . „ 44

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 2000 | Pentru particulari . . . . . Lei 500 | Pentru străinătate . . . . . Lei 1000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 300 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor:
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajare ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 170 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 120 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2.000.—
3 luni	10.000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Arad	Ing. Şef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman“ (fost Clubul Mureş)
2. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
5. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
6. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
7. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
8. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
9. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
10. Cahul	Col. D. Dobrescu	
11. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
12. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
13. Cetatea Albă	Maior C. Negulescu	La tribunal (grefă).
14. Chişinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieţei.
15. Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
16. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
17. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
18. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
20. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
22. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
23. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
24. Vetrişoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
25. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
26. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura judeţului
27. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
28. Iaşi	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
29. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
30. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
31. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
32. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
33. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
34. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
35. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
36. Soroca	Maior A. Ursu	
37. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
38. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
39. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
40. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
41. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea”.
42. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
43. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
44. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă“.

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

Trăiască Marina Română !

Tradiția impune ca în primul număr al anului cel dintâi articol să fie închinat acestui eveniment : un an nou în viața revistei. Se repetă ce s'a spus în anii precedenți și toată lumea e mulțumită, — cititori și redacție.

Anul acesta, tocmai când pregăteam apariția, un alt eveniment de o importanță covârșitoare ne impune să călcăm tradiția.

Revista noastră este închinată intereselor marinărești, problemelor naționale în legătură cu apele noastre, pentru a face ca ele să fie cunoscute, înțelese, iubite, îmbrățișate, practicate chiar, spre binele țării.

Revista noastră este închinată deci marinei, întregii marine, — de război, de comerț sau de plăcere.

Ca atare vibrând de emoție în loc de tradiționalul editorial redăm ordinul de zi pe națiune și pe armată care consfințește, pecetluiește pentru vecie lozinca de ani a Ligii Navale Române: „Trebue să avem o marină la înălțimea nevoilor țării și a ISCUSINȚII MARINARILOR NOȘTRI".

d. MAREȘAL I. ANTONESCU
Conducătorul Statului

ORDIN DE ZI Nr. 54

PE NAȚIUNE ȘI PE ARMATĂ

din 10 Februarie 1944

Se citează prin ordin de zi pe Națiune și pe Armată, Marina Regală cu toate unitățile ei navale, aeriene și terestre dela fluviu și dela mare pentru :

— bravura cu care s'a avântat în bătălie dela începutul războiului în contra unui inamic superior numericește și de temut prin felul său de luptă.

— spiritul ofensivei și priceperea cu care a păstrat întotdeauna inițiativa, subliniind inferioritatea cantitativă prin înaltele sale calități morale și profesionale, în toate misiunile ce i-au fost încredințate.

Datorită acestor calități, Marina Regală a reușit să asigure țării și armatei ;

— inviolabilitatea litoralului maritim ;

— drumurile maritime, pentru transporturile de război, care au întărit puterea de viață și de acțiune a tuturor elementelor care luptă în afara țării ;

— împiedicarea inamicului de a folosi căile mării pentru scopurile sale ;

Atari fapte vor rămâne pentru viitor un nesecat isvor de tradiție și pe această tradiție va trebui să se sprijine un nou destin al Neamului Românesc pe mare.

●

De asemeni se citează pe Ordin de zi pe Națiune, brava marină comercială, care a pus la dispoziția țării frumoasele și valoroasele ei nave, precum și viețile devotaților ei marinari, fără să-și precupețească sacrificiile de tonaj și de sânge.

Țintă de mare preț a atacurilor dușmane, Marina Comercială, cărăușul armatelor, a suferit stoic toate loviturile acestuia, fără să-și întrerupă șirul necontenit al prețioasei ei contribuții.

Pentru serviciile și sacrificiile aduse în folosul războiului, Marina comercială a binemeritat dela Patrie.

ANTONESCU
Mareșal al României
și
Conducătorul Statului

D. V. Amiral N. Păiş (dreapta), d. C. Amiral I. Georgescu (stânga) şi d. Comandor Al. Bărdescu (mijloc) pe bordul unei nave de război.

Cu aceeaşi mândră emoţie reproducem şi alte documente anterioare utlimului ordin de zi care confirmă oficial priceperea comandanţilor noştri, destoinicia şi spiritul de abnegaţie al subalternilor, vitejia marinarilor noştri într'un cuvânt.

Le redăm în ordine cronologică

ORDINUL DE ZI PE ARMATĂ Nr. 16
din 14 Noembrie 1941

Forţa navală maritimă a executat în cursul lunii Octombrie în marea Neagră o operaţiune de cea mai mare importanţă pentru protecţia transporturilor maritime destinate susţinerii grelelor lupte duse de armată şi aviaţie.

Cu toată ameninţarea continuă a forţelor navale inamice superioare, operaţiunea a fost executată în întregime, repede şi precis, întregul personal român şi german dând dovada unei perfecte pregătiri şi comportându-se mai presus de orice laudă.

Pentru priceperea cu care a fost concepută şi condusă această operaţiune, precum şi pentru destoinicia şi bravura cu care a fost executată, citez ca exemplu pe întreaga armată.

FORŢA NAVALĂ MARITIMĂ cu

Navele puitoare de mine: *Regele Carol, Dacia, Amiral Murgescu ;*

Distrugătoarele : *Regele Ferdinand, Mărăşeşti ;*

Torpiloarele : *Sborul, Năluca, Smeul ;*

Canonierele : *Sublocotenent Ghiculescu, Căpitan Dumitrescu ;*

precum şi ofiţerii, subofiţerii şi marinarii germani care au luptat şi luptă alături de marinarii noştri.

ANTONESCU
Mareşal al României
şi
Conducător al Statului

COMUNICATUL INALTULUI COMANDAMENT GERMAN DELA MARELE CARTIER AL FÜHRERULUI
din 2 Iulie 1942

. . . . . .

In luptele pentru cucerirea Sevastopolului forţele navale uşoare ale marinelor de război germană şi italiană, în colaborare cu Marina română de sub comanda contr'amiralului Georgescu şi a comandorului Zlatian *au întrerupt trimiterea de întăriri a inamicului, au tăiat legăturile fortăreţii şi ale portului prin operaţiuni de baraj, au condus întăririle noastre peste mare şi au dat lupte încununate de succes cu forţele navale inamice mult superioare ca număr.*

. . . . . .

In regiunea maritimă Sevastopol formaţiunile navale ale căpitan-comandorului italian Mimbelli, ale comandorului român Bardescu *şi ale comandorului german Birnbaum s'au distins în mod deosebit.*

ORDINUL DE ZI Nr. 44
din 13 Iulie 1942 dat cu prilejul căderii Sevastopolului

Marina de război română *şi germană pot înscrie în cartea lor faptul că au creiat pentru succesele din Rusia prin numeroase transporturi executate pe mare. Forţele navale române şi germane de sub comanda comandorilor Bardescu şi Gadow în strânsă colaborare s'au distins în mod deosebit cu toate grupările lor.*

AMIRAL SCHUSTER
Comandantul superior al grupului de marină Sud

TELEGRAMA Nr. 541.140 DIN 4 MARTIE 1943
către d. Comandor Al. Bardescu, comandantul forţelor navale maritime române :

La predarea comenzii şi la plecarea mea dela Comandamentul Amiralităţii M. Negre mă gândesc cu deosebită recunoştinţă la sforţările Forţelor Maritime Regale Române în lupta comună contra bolşevismului.

Mulţumesc comandantului Forţelor Maritime Regale Române, Statului său Major, Comandantului escadrilei, comandanţilor, ofiţerilor şi echipajelor distrugătoarelor până la cele mai mici unităţi. Luptaţi mai departe cot la cot cu camarazii germani dela Centrul de instrucţie naval german din România până în ziua care va încorona lupta comună, prin victoria glorioasă a Europei contra bolşevismului.

WURMBACH
Vice-Amiral şi Amiral al Mării Negre

către Comandantul Forţelor Navale Maritime Române, Comandor Al. Bardescu :

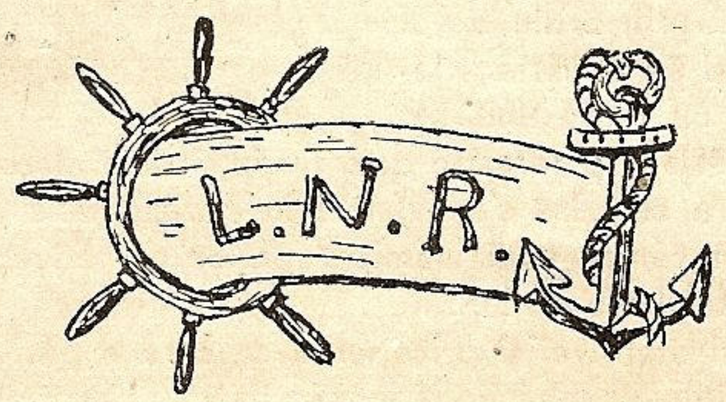
La plecarea D-vs. dela comanda Forţelor Maritime Române mă gândesc cu mulţumire şi recunoştinţă la marile Dvs. merite în conducerea Forţelor Maritime Române în lupta sfântă a Europei contra bolşevismului. Faptele pe care Forţele Navale Maritime Române le-au adus la îndeplinire sub conducerea Dvs. vor constitui o pagină de glorie în istoria României.

Moartea de marinari a camarazilor români căzuţi în aceste lupte va rămâne şi în istoria Marinei Germane ca un memento de neuitat.

KISERTZKI
Vice-Amiral şi Amiralul Mării Negre

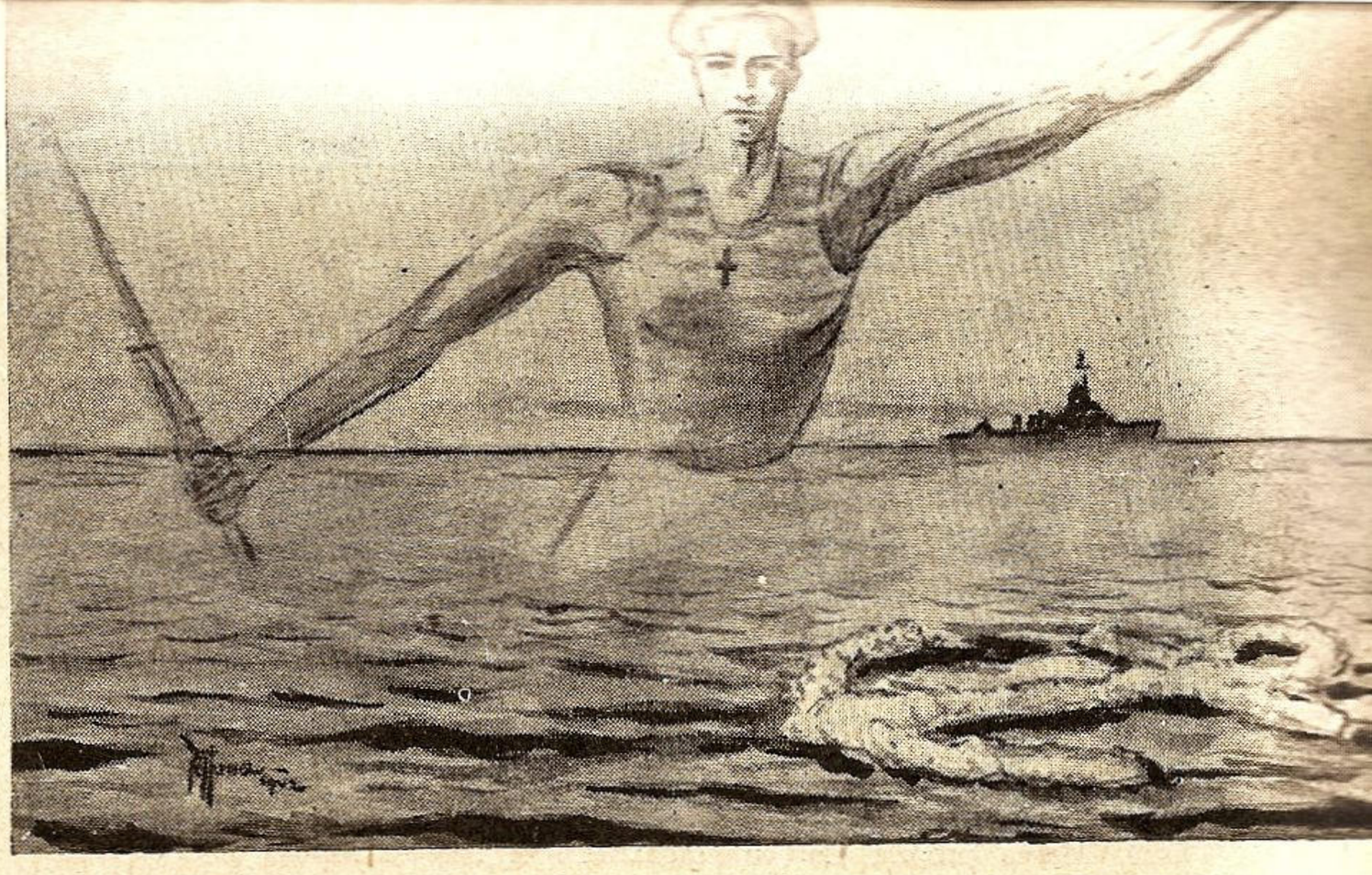
Avem tot dreptul să ne mândrim de marinarii noştri şi să strigăm :

TRĂIASCĂ MARINA ROMÂNĂ !



Jertfa lui...

de VALL



Ora 03 h 00 m.

Marea în tempestă.

Pe distrugătoarele noastre ce escortează un convoi spre Crimeeia, oameni de stâncă scrutează orizontul, redus de întuneric şi furtună.

Nimeni nu vorbeşte.

Pe frunţile stropite de urgia valurilor, nimic nu se citeşte. Totul este învăluit într'un mutism ce te înfioară şi care dă clipei atmosferă de apocalips, lăsând doar mării misiunea de a concretiza întreg prezentul, prin vuet, muget şi suspinul permanent al apelor ce-şi reproşează o atitudine vitregă impusă lor de vânt.

Eroica înfruntare a intemperiilor înalţă pe martiri sus, sus în lumea sacrificiilor de deasupra înţelegerilor omeneşti.

Distrugătorul se înalţă, se coboară, se lasă pe o parte, apoi pe cealaltă, asemeni unui uriaş tanc ce are de străbătut munţi îngusti, trecând prin văi prăpăstioase, după care se înalţă alţi munţi. Prova taie munte'e de val, dându-l în primirea „sparge val"-ului să desăvârşească opera. Pupa se ridică deasupra orizontalei dela înălţimea provei, de unde se prăvăleşte scârţâind în adâncul golului lăsat de val, ce năvăleşte duşmănos şi hain peste trupurile de oameni care, vitejeşte, resping urgia lui, făcându-l să se retragă învins.

Invins?

Increzător în forţa lui — valul — se retrage o clipă pentru a pândi momentul prielnic să se arunce cu mai multă putere.

Distrugătorul se înclină mugind.

Trosnind din încheeturi, cedează valului acaparator. Cedează el, cedează legăturile obiectelor depe punte. Din balustradă în balustradă este un asurzitor „dute-vino" de sgomote provocate de bărci ce, rămase libere prin ruperea amarajelor, cad pradă valurilor vijelioase şi răsbunătoare care atâta au aşteptat pentru a le sgâlţâi şi repezindu-le din bord în bord, parcă zâmbesc satisfăcute că natura a învins omul.

Bărcile trebuiesc salvate.

Un ordin scurt şi inimi de safir pornesc voluntar în ajutorul camaradelor în primejdie pentru a le repune în situaţia de a fi utile, când misiunea lor — de refugiu salvator — se va cere să fie îndeplinită.

Şi au pornit deodată patru.

Cei patru marinari nu ştiu ce-i frica de moarte.

Duşmănia mării, nu-i impresionează căci ordinul e dat şi camarada barcă trebuie salvată.

Mâinele lor se încleştează pe balustradă şi încet printre valuri ce dau distrugătorului „benzi" de 45°, ei încep lupta cu inamicul cunoscut lor şi cari trebuie învins.

Vântul mai puternic, furtuna se întăreşte, însă nimic nu-i clinteşte pe bravii marinari dela îndeplinirea datoriei.

Elanul e prea mare, pentru ei voinţa de a isbuti e prea nestrămutată ca să nu învingă.

Camarada barcă a fost salvată. Este legată în amarajul ei şi acum stă mulţumită la postul fixat, gata să-şi facă datoria.

Cele patru siluiete se pregătesc să-şi reia locul în posturile de veghe pentru a concura la descoperirea inamicului naval, submarin sau aerian ce s'ar încumeta să atace.

Un scârţâit asurzitor bandează distrugătorul care se înclină şi se ridică, dând prilejul unui munte de apă să se năpustească dinspre pupa acoperindu-l jumătate.

O clipă cei patru marinari nu se mai văd.

Urgia valurilor i-a doborît

Distrugătorul îşi înfundă prova în valul dinainte şi ridicându-şi pupa, alungă apa cotropitoare ce se retrage spumegând.

Eroii apar câte unul din groapa ce le oferise bandarea distrugătorului.

Unul... doi... trei...

. . . . . .

Doar trei din patru. Marinarul *Găvăjdeanu Alexe* vlăstar tânăr înrolat doar de trei luni, lipseşte.

Alarmă! „Om la apă"!

Zeci de ochii brăzdează întunericul de nepătruns în căutarea camaradului răpit de val.

O fâşie de proector spintecă noaptea, mătură când spre dreapta, când spre stânga.

Comandantul ordonă rondoul pentru găsirea voluntarului temerar.

Zadarnic!

O clipă doar şi marea şi-a luat tributul!...

Distrugătorul este readus pe linia de poziţie a formaţie: de escortare.....

La lumina palidă a zorilor ce încep să apară doar ochii marinarilor umeziţi, e martora durerii pentru cel ce a fost ales jertfă a datoriei.

„Pro Patria"

„Onoare lui".

Zguduitoare este durerea ce o încearcă marinarul în faţa pierderei camaradului.

Neîndurătoare este vijelioasa sa pornire de a învinge.

Inegalată este puterea lui de rezistenţă.

Iar stimulentul, îl creează jertfa eroilor lui.

„Jerta lui".

MUZICA şi MAREA

De la cântec la sonată, dela lied la simfonie, dela cantilenă la operă şi dela romanţă la poem simfonic, în toate genurile, preamărită de toţi artiştii sonorei exprimări. Marea a trăit cu muzica într'o ambianţă ideală.

Executat de orchestra militară. într'o modestă staţiune climaterică, cine n'a auzit cântecul valurilor, cine n'a ascultat valsul „Dunărea Albastră" — Dunărea, această fiică mai mică a vastei împărăţii lichide, Marea ?

Insă. Marea propriu zis, cu enigmaticul ei flux şi reflux, cu jocurile de valuri nestatornice, pe care scriitorii le-au asemuit cu avatarurile sbuciumatului suflet omenesc, Marea a tentat mai mult pe poeţi şi pe muzicanţi din pricina caracterului ei proteic.

Marea şi Muzica. Muzica şi Marea. Muzica Mării. Intr'adevăr, există un strâns paralelism între muzică şi Mare, fiindcă Thalassa are o armonie proprie, interioară, pe care o traduce orchestra ei de valuri, când vântul este cel mai pasionat dintre dirijori.

Dar să lăsăm mai bine să vorbească în voe glasul poeziei :

Orchestra valurilor line,
In tactul liniştei depline,
Incepe, calm, seninu-i cânt :
Arcuş, de-azur, viori de vânt...

Romanţa zărilor albastre,
Poema tainicelor astre
In inimă de scoici, vibrând,
Răsună'n suflet şi în gând...

Şi Marea-şi murmură destinul,
Extazul, farmecele, spleenul,
Imaculatu-i ideal
In glasul blând al unui val...

Dar Marea uneori răstoarnă
Tăcerea... Vântul, ca o goarnă,
Anunţă 'n ritm de vijelie
Neliniştita simfonie...

Şi-atunci, Thalassa schimbă tema :
Işi urlă 'n zare anatema...
Şi, triste, notele ce curg
Ingroapă navele 'n amurg...

(*„Muzica Mării"* din volumul *„Urechea lui Neptun"* de *Al. Bilciurescu*).

Alexandru Bilciurescu

Pierre Loti consideră glasul mării drept cea mai potolitoare dintre toate muzicile ; căci din sbuciumul ei, din grozăvia sgomotului pe care îl face, se desprinde însă, sub o anumită formă imensa-i pace, care adoarme, care însănătoşeşte şi oţeleşte. Poetul *I. Gr. Perieţeanu* a comparat vocea ei cu un glas *„de mamă sublimă, în necurmată zămislire şi naştere, prin care grăesc măruntele şi mutele triburi de vietăţi ce alcătuesc nenumărata-i familie. Acel grav şi simpatic dialog cu pământul taciturn, armonioasă concordanţă a marelui Eu cu el însuşi". (Poezia Mării,* de *I. Gr. Perieţeanu).*

Iar noi am putea adăoga acel glas minunat de valuri care conţine în el toate nuanţele, toate revoltele, dar şi toate mângâerile :

Valuri triste şi amare,
Chinuite de trident,
Valuri sumbre şi barbare
De furtună... Ce dement
Asvârlitu-le-a în calea
Navelor înfricoşate ?
Şi pogoară'n suflet jalea,
După ce-au fost scufundate ?

Valuri clare, valuri line
In edenicul decor,
Valuri leneşe, feline,
Cu al brizelor blând cor, —
Cine v'a dat viersul care
Se preschimbă'n melodie
Şi scandează dulce'n soare
Odă, imn şi elegie ?

Cântecul Valurilor, de *A. B.* Opus citat

„Dar Marea bântuită de furtună care biciue feţele, care te orbeşte şi te asurzeşte cu şuerături şi tunete discordante, ce ridică uriaşe talazuri care se'ntrece, se sparg între ele şi nu mai vor să cază, animate parcă, d un suflu fantastic ?"

(I. Gr. Perieţeanu, Opus citat)

Marea capătă atunci un glas furios, quasi demonic, iar fiinţa-i întreagă execută, pe partitura elementelor înebunite, cea mai tumultoasă simfonie :

...E Marea uneori
neliniştită :
Sălbatec vue
valurile'n cor !
Ce simfonie aprigă
palpită
In mâna lui Neptun
ca dirijor...
Cai înspumaţi —
pe drumuri chinuite —
Pornesc
în nebunatecul galop,
Cu şea de vânt rebel,
Cu hăţ de strop,
Cu nări
şi cu copite răsvrătite...

(Simfonia Mării, de *A. B.,* opus citat).

Din fericire, însă, furtuna e trecătoare, Marea se linişteşte, devine calmă — aşa cum îi stă bine. Thalassa începe din nou seninul ei cântec nemuritor, ţesut din lumini pure şi giuvaeruri astrale :

Marea doarme liniştită
Ca un prunc în leagăn lin,
Şi visează fericită
Ţărmuri calme de senin.

Tainic, vântul — ca o doică —
O mângâie, protector,
Fluerându-i dintr'o scoică,
Lied de vrăjt, adormitor...

Peste trupu-i — val şi boare —
Trage plăpumi de azur,
Cu mâini calde, blondul soare
In decorul clar şi pur.

...Te'nfrăţeşti cu infinitul
Şi-ţi simţi sufletul la cer...
Şi în zări re'nvie mitul
Şi povestea lui Homer...

(Priveliştе Antică, de *A. B.* opus citat)

După ce am lăsat să grăiască întâi poezia, spre a ne familiariza cu atmosfera în care vom pluti de acum înainte, să vorbim şi despre muzicanţii care în operele lor au avut drept sursă de inspiraţie eterna şi nemuritoarea Thalassa.

Marea a fost cântată de muzicanţi în următoarele chipuri:

1) Lirico-sentimental *(Schubert, Schumann);*
2) Descriptiv *(Claude Debussy);*
3) Simbolic *(Wagner);*
4) Metaforic *(Chausson);*
5) Mitologic *(Fauré).*

Dar după cum e imposibil să întocmeşti o antologie literară a mării, tot astfel e peste puterile omeneşti ca în cadrul unei conferinţe sau chiar a unui studiu mai simplu, să grupezi toţi muzicanţii care şi-au însemnat pe portativ notele muiate în valurile marine; ar trebui pentru aceasta câteva decenii de muncă: ba chiar o întreagă viaţă de om ar fi insuficientă pentru o atare operă. Mă voi mulţumi deci să pomenesc doar de câţiva compozitori străini şi români care au iubit şi iubesc marea.

Aproape că nu există muzicant în a cărui operă să nu întâlnim marea, cântată sub unul din aspectele ei, sau cel puţin ca decor, schiţată în uvertură sau apărând în decursul acţiunii.

Verdi, în *„Il corsaro"* şi în *„Othello"; Mussorgsky* în *„Pe ţărmul sudic al Crimeii"; Ceaicovsky* în *„Ondina"; Arthur Sullivan* în *„Insula de Smarald"; Franz von Suppé* în *„Des Matrosen Heimkehr"; Auber* în *„La sirène"; Bizet* în *„Les Pêcheurs de Perles"* şi *Max Bruch* în *„Odysseus'* au adus fiecare în felul său un omagiu Thalassei.

Dar lista continuă: *Debussy,* cu *„Peléas et Mélisande"; Grieg* cu *„Peer Gynt"; Erik Satie* cu bucăţile-i umoristice; *Saint-Saëns* cu oratoriul *„Le Déluge"; Debussy* cu *„Reflets dans l'eau" „Poissons d'or"* şi *„L'Ile Joyeuse"; Liszt* cu *„Von Fels zu Meer"; Séverac* cu *„Didon et Enée"; Sullivan* cu *„La tempête"* şi *Ch. Kuchlin* cu *„Paysages et Marines",* s'au înscris de asemenea în falanga compozitorilor care au cântat marea.

Nici din genul operei, Thalassa n'a fost înlăturată. Să ne amintim de *„Madame Butterfly",* de corul marinarilor din *„Gioconda",* de aria baritonului ce blesteamă marea în *„Africana",* de *Tristan şi Isolda",* de *„Vasul Fantomă",* precum şi de Balada lui Zefir din *„Trandafirii Roşii".*

Gabriel Fauré, în *„La Naissance de Venus"; Edmondstoune Duncan* în *„Marinarii Angliei"* — odă pentru cor şi orchestră — *Berlioz* în *„Les Troyens a Carthage"; Beethoven* în *„Meerstille und Glückliche Fahrt"; Sibellius* în *„Okeanidele"; Chausson* în *„Le poème de l'amour et de la Mer"* şi *Rossini* în *„Italianca la Alger",* au zugrăvit decoruri marine, aducând Thalassei melodice ofrande.

Claude Debussy a închinat mării un poem simfonic; *Edward Mac Dowell* — opt piese pentru pian; *Edward Elgar* — un concert pentru vioară şi orchestră în si minor (opus 61); *Edwin Gras* — un *„Joc de valuri";* iar *Fauré, Schubert, Schumann* şi *Robert Frantz* — nenumărate lieduri.

Dintre muzicanţii care au îndrăgit marea cu o adevărat pasiune, se cuvine să citâm numele a trei foşti ofiţeri de marină: *Mariotte, Rimsky-Korsakov* şi *Albert Roussel* al cărui mormânt se află la marginea mării.

Liedul, această gingaşe descoperire a muzicii germane, se află mai aproape de suflet decât orice altă muzică. In acest gen simplu de exprimare, poeţii şi muzicanţii au colaborat strâns spre a cânta gloria Thalassei.

In opera lui *Robert Schumann,* întâlnim câteva lieduri marine de toată frumuseţea. Vom analiza câteva din ele. Incepem cu *„Zwei Venetianische Lieder".* In cel dintâi, apare o atmosferă liniştită.

O gondolă pluteşte lin. Noapte înstelată. Calm selenar. Atmosferă favorabilă dragostei. Liedul începe cu o melodie la pian de o nuanţă angelică. Aproape în tot timpul persistă la mâna stângă un desen din trei note, din care, a treia, lungă, imită vâsla. Bucata e foarte ritmată, în 2/4, având un refren vesel, de marş militar. Atmosferă vioaie, terminând într'o figură ascendentă.

Cel de al doilea lied, este o nocturnă. Poetul se adresează iubitei, într'o noapte de carnaval, când Dulcineea umblă mascată, El s'a travestit în pescar. Işi aşteptă iubita în barcă. O cheamă cu accente lirice.

Acest lied este icoana Veneţiei galante din epoca lui *Casanova.* Muzica, cu tonuri marine, îţi evocă lagunele, piazzeta şi ambianţa madrigalească a secolului al 18-lea. Intreaga bucată apare într'un stil de serenadă, cu imitaţii de ghitare, ce ţi-amintesc prin accente vesele şi jucăuşe, graţiosul dans al valurilor sglobii.

Două alte lieduri ale lui *Robert Schumann, „Rose, Meer und Sonne"* — opus 37 Nr. 9 — şi *„O Sonn, O Meer, O Rose'* — — opus 37 Nr. 10 — ambele pe versuri de *Rückert* — apar psihologic înrudite.

In „Rose, Meer und Sonne" poetul spune că *„Trandafirul, marea şi soarele sunt chipul iubitei sale, care cu al ei farmec cuprinde întreaga lui viaţă"; toate apele, au cursul lor numai pe pământ, ca să se îngroape cu dor în poalele mării".*

Muzicantul a creat aci un cântec de dragoste. Domneşte un ritm pătrat, caracteristic lui Schumann. Pasiunea creşte din ce în ce mai mult către sfârşit.

In „O Sonn, O Meer, O Rose", e acelaş tempo ca în liedul de mai sus — cu care bucata de faţă are multe asemănări — apărând însă mai simplu conturată melodic, deoarece ea este un duet între pian şi voce, iar fraza dela mijloc, enunţată mai întâi de pian, apare apoi la voce în două rânduri.

Comparaţiile muzicale între cele trei elemente: soarele, marea şi trandafirul, dau prilej muzicantului să risipească dulci comori de armonii.

Versurile:

„Pe lângă corabia pe care lâncezesc, visător,
Trec mugind şi urlând şi sburând fulgerile oceanului".

care au dat prilej lui *Robert Frantz* să-şi avânte inspiraţia într'un lied valoros. *„Auf dem Meere"* — opus 65 Nr. 6 —, îţi arată nimicnicia omului faţă de natură. Muzica e furtunoasă şi neliniştită, ca şi sufletul omenesc. Aci e o legătură intimă între elementul-val şi elementul-suflet.

Trioletele din partea pianului, alergând în jos şi în sus, evocă valurile, vocea fiind într'un desen ritmic cu totul diferit. Bucata se termină grav, după o coroană, luând un ton profetic ce te predispune la gânduri despre moarte.

A doua bucată a lui Robert Frantz — opus 5 Nr. 3 — se situiază pe ocean. Se văd stelele. Poetul le compară cu nişte lacrimi. Ar dori ca aceste lacrimi să plângă în el vecinic.

In acest lied, se simte influenţa schubertiană. Atmosferă potolită ce-ţi dă o impresie de calm melancolic. Lied extrem de romantic, ce ia sfârşit pe dominantă.

Din opera celui mai genial şi neferict compozitor, *Frantz Schubert,* am detaşat patru cântece caracteristice.

In *„Am Meer"* se deapănă o poveste sentimentală aproape de dică. Apa se umflă. Pescăruşii sboară neastâmpăraţi. Decorul pre-

dispune la melancolie şi visare. Muzica începe blând. Parcă ai vedea un tablou cu o largă perspectivă. Parcă vezi marea cu infinitul ei.

Partea dela mijloc, unde începe tremolo la pian, devine descriptivă. Apoi, adâncimea sentimentului, sbuciumul sufletesc, apare în paralelism cu profunzimea mării şi cu neastâmpărul amar al valurilor.

Dioscure, stele gemene care-mi luminaţi luntrea,
A voastră pază blândă mă linişteşte pe mare.
Cel ce are încredere în el şi nu se teme de furtună,
Se simte în razele voastre îndoit de curajos şi binecuvântat.
Lopata pe care o mişc spre a'mpărţi valurile mării,
O las liberă şi mă ascund la coloanele templului vostru!

Aceste frumoase versuri ale lui *Mayerhoffer,* au servit drept punct de plecare muzicantului pentru al său *„Lied eines Schiffermann die Dioskuren"*. (Opus 65, Nr. I).

Barcagiul se roagă divinităţilor siderale, lui Castor şi Pollux, într'o atmosferă gravă, liniştită, tragică în partea dela mijloc.

Către sfârşit, la mâna stângă, un arpegiu de patru note imită lopata pe mare.

Desnodământul se pierde în infinitul lumii astrale şi mitologice.

Al treilea lied *„Auf dem Wasser zu Singen"* (opus 72), pe versuri de *Leopold Graf zu Stolberg,* ne arată, ca idee literară, *„bucuria cerului şi liniştea pădurii pe care le respiră sufletul în lumina apusului"*.

In mijlocul strălucirii valurilor, luntrea alunecă la fel ca o lebădă. Iar sufletul, lunecă şi el pe valurile strălucitoare ale bucuriei, asemeni cu o barcă. Şi clipa e atât de minunată, încât sufletul ar vrea să fie dus departe de acest ţărm omenesc acolo unde va putea fi înghiţit de timpul schimbător!

Muzicalitatea specifică lui Schubert, apare în acest lied. Dinamic, un desen curgător e continuu prezent. cu note repetate în mâna dreaptă la pian, imitând o cădere de apă.

Incepe printr'un ritm de 6/8, săltăreţ de siciliano, întrerupt în măsura a doua, de o imitaţie a figurii din pian a mânei drepte.

Cântecul evoluiază aproape toată vremea în felul acesta, urmărind cât se poate de strâns ideea versului. Termină în major, luminând cu o apoteoză fulgurantă ultimele măsuri acuatice ale pianului.

„Auf dem See" (opus 92 Nr. 2) exprimă filosofic dorinţa sufletului de a evada din învelişul trupesc.

Liedul e scris într'un ritm de 6/8 de barcarolă. Incepe printr'o invocaţie către natura blândă şi bună. Melodie a valurilor. Desenul la pian aduce aminte exact în partea întâia, de ritmul lopeţilor unei bărci şi de clipoceala apei. Mai târziu, melodia din canto este imitată în canon de către pian. Partea a doua a liedului este în 2/4 şi exprimă o atmosferă de linişte senină — aproape de renunţare — pe vasta împărăţie a Thalassei.

Muzicanţii francezi, fie că au fost sau nu marinari, îndrăgesc marea. Amintim în acest sens *„Antoine et Cleopatre"* de *Florent Schmitt,* al cărei fragment *„La Battaille d'Actium"* — vestita bătălie marină, este evocată cu putere de alămuri.

In *„Baigneuse au soleil"* — pentru pian — *Deodat de Sévérac* descrie cu graţie melodică o fată care se scaldă în marea poleită de razele soarelui în zale. Această bucată, prin gingăşia ei, ne aminteşte de *„La-bas très loin sur la mer"*, pentru vioară şi pian, compoziţia lui *Philippe Gaubert.* Sub arcuşul vrăjit al maestrului *George Enescu,* vezi desfăşurându-se minunatul decor al unei mări calme. Bucata e bazată pe un apel de corn marin, apelul din depărtări al unui mtelot, un apel, când nostalgic, când disperat, când tragic; apoi, în flageolete, apelul — bazat pe intervalul de cvintă — ca în *„Fliegender Holländer"* — dispare în neant.

In aceeaşi ordine de idei, prin atmosfera de calm marin ce se întrevede, citâm din *„Mica Suită"* a lui *Debussy,* bucata *„En Bateau"*.

Din *„Miroir"* — ciclul lui *Maurice Ravel* — desprindem bucata *„Barque sur la mer"*, bogată în nuanţe marine. Autorul a redat aci capriciosul joc al unei bărci pe valuri. Imagine vie, care ar putea degenera în dramă, dacă valurile şi-ar pierde jucăuşul lor aspect şi dacă — mai cu seamă — Neptun n'ar ţine în hăţuri armăsarii înspumaţi ai furtunii.

Ciclul *„L'horizont chimerique"* — pentru voce şi pian — al lui *Gabriel Faure,* se compune din patru părţi: 1) *La Mer est infinie;* 2) *Je me suis embarque;* 3) *Diane Selené;* 4) *Vaisseaux, nous vous aurons aimé.*

Pentru Fauré, versul n'are nicio importanţă — după cum spune foarte just domnul profesor *Jean Mouton* în cursul său de Istoria Muzicii. In divergenţă de opinii cu *Wagner,* care vedea în poezie o contopire ideala cu muzica, pentru Fauré textul nu e decât un pretext: el nu trebue să întunece muzica. Din această pricină, Fauré a compus muzică pe multe texte banale şi lipsite cu totul de orice valoare literară. (De pildă, versurile lui *Armand Silvestre*).

Din ciclul *„L'horizont chimerique"* — pe versuri de *Jean de la Ville de Mirmont* — se desprind următoarele sentimente: 1) Dorinţa de evadare, de călătorie, pe o mare ca în poveşti, senină, liniştită; 2) o îmbarcare pe vasul visului; 3) un calm sideral pe mare. Tonul grav în care e conceput imnul de o înaltă ţinută clasică, adresat Dianei Séléné. O atmosferă de mit. 4) Plecarea unor corăbii care poate niciodată nu se vor reîntoarce. Dorul, melancolia sufletului, la gândul de a nu fi plecat cu ele.

Chaussen a scris un poem simfonic de proporţii, cu o profundă desvoltare de ordin psihologic. *„Poème de l'amour et de la mer"*, apare ca o vastă frescă a mării. Are trei părţi: 1) *La Fleur des Eaux;* 2) *Interlude;* 3) *La mort de l'amour.*

Partea întâia, pe versuri de *Maurice Bouchor,* e cântată; cea de a doua, e un interludiu, numai pentru orchestră; cea de a treia e din nou cântată.

Lucrarea e concepută într'un ritm compus, cu alterarea măsurilor de 3/4 cu 2/4. Linia melodică e bazată pe gama japoneză, caracterizată prin absenţa treptei a 4-a şi a 7-a din gama noastră majoră.

O muzică extatică. Armonii placate, ca nişte pete de lumină şi soare pe valurile mării.

Apariţia iubitei pe ţărm modifică atmosfera melodică. Muzica, din recitativo-descriptivă, creşte în lirism, devine foarte poetică. Accentele sunt tragice. Autorul pune faţă în faţă indiferenţa mării şi despărţirea îndrăgostiţilor.

„La Fleur des eaux" ia sfârşit prin melodia acompaniată de valurile arpegiului marin.

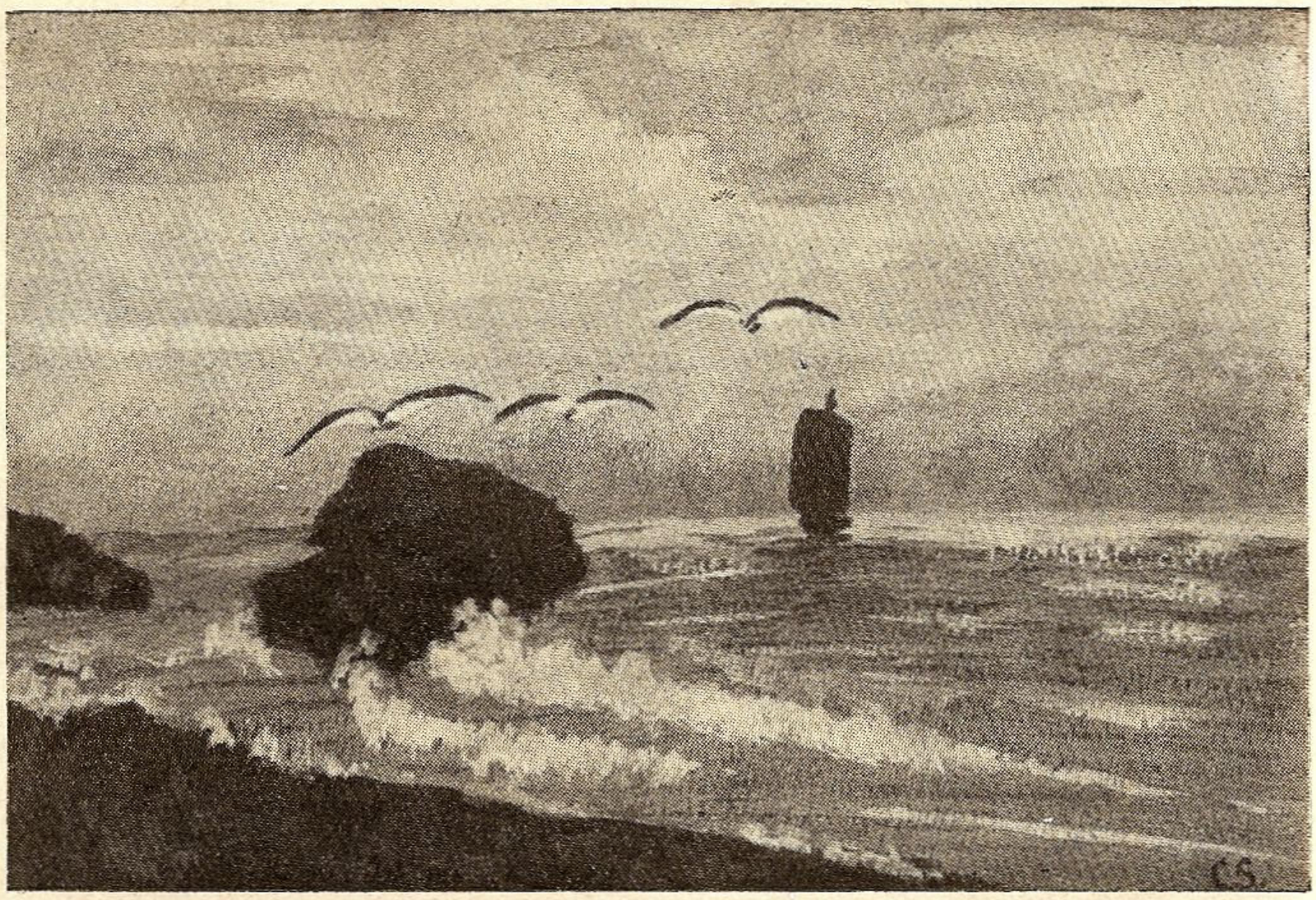
Interludiul, numai pentru orchestră, marchează o melodie în 3/4, tristă şi monotonă, ce vrea să descrie melancolia îndrăgostiţilor departe unul de altul. Suflă vântul dorului şi al nostalgiei, în timp ce valurile amare râd sarcastic.

Partea a treia — „La mort de l'amour" — începe într'un ritm viu, delicat, cu o figuraţie sclipitoare. O melodie frântă, descriptivă, recitativă, care, progresând în intensitate, simbolizează bucuria revederii cu iubita; însă, redeştepare crudă, îndrăgostitul este singur pe ţărm şi zadarnic aşteaptă! In curând, tonul optimist cade. Apare o melodie tristă, funebră, tipică lui Chausson, care se întinde grav. Toamna sufletească, toamna dragostelor defuncte îşi dansează hora, împreună cu frunzele iluziilor care se aştern cu aripi ofilite.

Aci intervine sentimentul groazei şi al morţii, odată cu viziunea dragostelor apuse. Apare iar melodia tristă în 3/4 sub alte forme şi în alte tonalităţi, în clipa când sentimentul desnădejdei se profilează, după ce poetul a citit pe fruntea iubitei cuvântul fatal: „Uitarea".

După o pregătire în orchestră, revine motivul melodic al „Interludiului", de data aceasta la canto, exprimând o sfâşietoare melancolie în faţa trecerii primăverii timpului, odată cu primăvara dragostei.

Claude Debussy se înscrie glorios în falanga rapoziilor marini cu lucrarea lui *„La Mer"*, formată din trei schiţe simfonice: 1) *De l'aube à midi sur la mer;* 2) *Jeux de vagues;* 3) *Dialogue du vent et de la mer. Combarieu* spune că *„Debussy face culoare cu orchestra, amestecând o mulţime de timbre şi ritmuri. Uzează şi abu-*



Spre portul aventurii
Aşi vrea din nou să sbor ...

zează de mijloacele imitaţiilor realiste". Dar Combarieu e nedrept, căci afirmă mai departe că *„Debussy nu visează la malul mării: grandoarea şi poezia lucrurilor îl lasă nepăsător".*

Cea dintâi schiţă, *„De l'aube à midi sur la mer"*, îţi dă o impresie de calm, de vis melancolic plutind pe valurile de smarald. Ai zice un vas rătăcitor:

Spre portul aventurii
Aşi vrea din nou să sbor:
Catargul fanteziei
Să taie pisc de nor,
Iar vasul amintirii
Pe valuri de dantele,
S'alunece în zare
Cu gândurile mele!
Ce mare liniştită
Ce verde, lin abis!
Corabia măiastră,
Corabia de vis
Ne poartă tainic gândul,
Durerile şi chinul
Spre portul aventurii
In care piere spleenul!....

(*Portul Aventurii*, de *A. B.*, opus citat)

Intr'adevăr această impresie îţi dă prima schiţă a lui Debussy. Pe o astfel de mare au plutit pe semne Argonauţii şi faimoşii conchistadori!

O mare de-o linişte clasică. Inchizi ochii şi parcă vezi pe *Ulysse* rătăcind deasupra valurilor albastre, dar amare, fiindcă îl ţin departe de patrie. Această mare conţine însă germenii neliniştei...

In *„Jeux de vagues"* — a doua schiţă, muzicantul a vrut desigur să-şi scrie jurnalul sonor. Parcă citeşti pe partitură însemnările de călătorie, notaţiile de bord ale unui artist ce culege cântecile şi sburdalnicele dansuri marine. Delfinii apar, luminând scena cu graţioasa lor coreografie.

„Dialogue du vent et de la Mer" — a treia schiţă — e oglinda mării chinuite. Poseidon a scăpat din mână tridentul. Thalassa geme, se svârcoleşte. Cu minunate efecte onomatopeice, Claude Debussy ne-a redat psalmodia vântului şi ţipătul valurilor care se iau la ceartă.

In opera marelui *Richard Wagner* întâlnim două drame muzicale cu motive marine: *„Vasul fantomă"* şi *„Tristan şi Isolda".*

Călătoria pe care o face Wagner pe mare în 1839, e hotărîtoare. Ea este pentru Wagner „Damascul muzical". *„Călătoria aceea,* — spune domnul *Em. Ciomac (Viaţa şi opera lui Richard Wagner) — în care i se deschid prăpăstiile marine, îl face să vadă în sânul furtunii, al elementelor deslănţuite, mitul lui personal, legenda veşnic omenească, subiectul acela general şi particular — care e într'ânsul, e în miezul firii lui ca o flacără sumbră ce va proecta-o de aici în poemele lui. Şi Wagner se va dovedi poet, un mare poet de situaţii exclusiv şi esenţial dramatice — şi aceasta începând dela Vasul Fantomă".*

Dar să nu anticipăm.

Impreună cu soţia sa, Minna, şi cu câinele Robber, Richard Wagner se îmbarcă în portul Pillau, pe vechea corabie cu pânze „Tetys", ce trebuia să-i ducă la Londra. Timpul nu e favorabil — ne povesteşte *Guy de Pourtalès* în volumul său *„Wagner, Histoire d'un artiste"* (Editura N. E. F. Gallimard). Le trebue o săptămână ca să ajungă la Elsenor, unde Hamlet s'a întâlnit cu spectrul tatălui său. Aceste reminiscenţe poetice îl ajută pe Wagner să suporte oboseala drumului. Apoi, după Kategat şi Skagerak o furtună îngrozitoare se ridică şi gata-gata să se scufunde corabia „Tetys". Graţie experienţei căpitanului — bătrân lup de mare — pasagerii scapă cu bine şi corabia îşi găseşte liniştea în apele Norvegiei, aproape de Aerendal, lângă fiordul Sandvigen. Echipajul, plin de veselie, înalţă un cântec de gratitudine soartei care l-a ocrotit. Fericirea urmează spaimei. Wagner ascultă cum cresc în el armoniile care mai târziu vor alcătui tema *„Cântecului Matrozilor"*, iar din abisurile subconştientului răsar frânturi din halucinanta poveste a „Olandezului sburător". In solititudinea sufletului său, pierdut pe imensităţile marine, o melopee se urcă pe acel amfiteatru de stânci, melopee care, amestecată cu marfa, cu vântul, cu valurile, pune faţă în faţă omul cu elementele, omul şi destinul său: Olandezul, acest jidov rătăcitor al mărilor, pe care moartea nu-i poate poate sdrobi, este osândit să călătorească fără ţintă, fără odihnă, prin furia furtunilor, până ce va întâlni femeea care îl va isbăvi.

Vechea legendă îl apropie de propriul său destin. Melodiile, legendele nautice, glasul valurilor deschideau poarta imaginaţiei pe care păşea Olandezul...

„Vasul fantomă" sau „Olandezul sburător"! Ce titluri sugestive şi apropiate pentru Wagner din epoca aceea, din preajma anului 1840. Corabia blestemată, rătăcitoare, himerică, veşnic în căutarea limanului mântuitor: Arta lui — pentru care îndură sbuciumul unei vieţi ce năzueşte spre linişte, deplinătate şi consfinţire! Năluca acelui marinar ce nu-şi poate afla răscumpărarea decât în dragostea unei femei credincioase! Temă extrem de romantică, în

care se afirmă de pe acum o idee organic pesimistă — aceea a artistului prigonit, pradă tuturor furtunilor, care caută cu desnădejde să se apropie de sufletul poporului, să fie înţeles şi iubit — şi care până la urmă pricepe că nu-şi va astâmpăra dorul, nu-şi va găsi pacea şi idealul decât în moarte".

(*Em. Ciomac,* opus citat).

Dar drama elementelor marine nu se sfârşise încă. După trei zile de escală, „Tetys" pleacă din nou. A doua zi, briza ia înfăţişarea şi violenţa unui uragan. Pasagerii s'au socotit pierduţi. Disperarea pusese stăpânire asupră-le. In şuerăturile vântului, ei cred că aud râsul demonic al „Olandezului" şi toată simfonia satanică a disperării. In fine, marea se linişteşte. Pe jumătate naufragiaţi, Wagner şi soţia lui zăresc cu plăcere alte corăbii. După trei săptămâni, ei sosesc în apele Tamisei.

După *„Rienzi"* — operă croită pe calapodul italienesc şi inspirată din citirea romanului cu acelaşi titlu al lui *Bulwer-Lytton,* iată cum, pentru prima oară, Marea apare în drama muzicală a lui Wagner. Poetul-compozitor, de pe puntea corăbiei „Tetys", lăsând la o parte spaima, îşi adună impresiile, îşi analizează sentimentele şi din tumultosul lor iureş, îşi opreşte materilaul necesar cu care avea să construiască „Vasul fantomă".

„Cu „Vasul fantomă", Wagner îşi realizează literar unul din crezurile sale renovatoare; pe celălalt crez, cel muzical, îl înfăptueşte numai în parte". (Em Ciomac, opus citat).

In *„Tristan şi Isolda"* — magnifica dramă muzicală a lui Richard Wagner, vastă frescă a pasiunii, şi autobiografică pagină a dragostei dintre compozitor şi *Mathilde Wesendonk,* întâlnim câteva turburătoare accente marine.

In primul rând, decorul din actul I şi III, este marin. Acţiunea actului I se petrece pe o corabie. Isolda este culcată sub un cort alcătuit din bogate tapiţerii. Se vede marea. La ridicarea cortinei, când află, dela *Brangäne* că, în scurt timp, călătoria va lua sfârşit, se întristează.

Răspunzând Isoldei, Brangäne îi spune:

Uşor şi repede
Alunecă vasul
Pe o mare liniştită.
Inainte să vie seara,
Ajungem sigur pe uscat.

Acest răspuns al Brangänei e brodat în orchestră, cu acompaniament, pe cântecul marinarului.

In scena 4-a, actul I, marinarii intonează un cântec de veselie, când corabia se apropie de ţărm.

In actul III, scena reprezintă grădinile pustii ale vechiului castel Kareol, din Bretania, pe o înălţime situată pe malul mării.

Analiza muzicală a dramei „Tristan şi Isolda" *(Albert Lavignac: „Le voyage artistique à Bayreuth"* — Editura „Delagrave"). ne face să dăm de următoarele motive marine:

In scena I, actul I, cântecul tânărului marinar — de care am pomenit mai sus — nu este prin el însuşi un leit-motiv, dar a treia frântură de frază „Marea", poate fi considerată astfel, atât prin caracterul ei, cât şi printr'o frecventă întrebuinţare: şi în redarea calmului mării, şi în scena IV-a când marinarii se bucură aflând că, de pe punte, cârmaciul a zărit pământul. In scena V-a, care se sfârşeşte prin aclamaţiile poporului venit s'o salute pe Isolda, reîntâlnim o nouă formă a motivului „Mării".

In actul III, preludiul ne transportă la castelul lui Tristan, graţie unui motiv care exprimă minunat de bine Singurătatea; analizând minuţios fragment cu fragment, descoperim în aceste prime note, sentimentul disperării pricinuit de fatalitate, căruia îi succede, în ascendenţa terţelor şi quartelor mărite, imaginea singurătăţii şi a infinitului oceanului. Minunată incursiune în sufletul lui Tristan, care aşteaptă corabia ce-i va aduce iubita, ca pe un dar scump al imensităţii azurate a valurilor. După cum vedem, marea joacă aci un rol decorativ, dar şi simbolic, iar tânărul matelot (tenor) — personagiu episodic — corul mateloţilor (tenori şi başi), precum şi pilotul (bas) completează ambianţa marină a poemului.

Şi, acum, înainte de a încheia schiţa noastră despre „Muzica şi Marea", vom vorbi despre lucrările a doi compozitori români: *George Enacovici* şi *Constantin Bobescu.*

„Amfitrita", a lui *George Enacovici,* este un poem simfonic cu vioară concertantă, a cărui acţiune se desfăşoară, mitologic.

Intr'o atmosferă de calm, marea fiind liniştită, Poseidon se gândeşte cu dor la Amfitrita. In preajma zeului, sburdă delfinii. In viziunea lui Poseidon, se proectează orchestral chipul Amfitritei, stând culcată pe ţărmul mării.

La vioară, apare tema Amfitritei. Zeiţa este surprinsă de delfinii-peţitori trimişi de zeul mării. Gălăgioşii şi jucăuşii delfini sunt reprezentaţi printr'un scurt arpegiu care lunecă dela un instrument la altul. La un moment dat, unul din delfini aruncă pe ţărm un mărgăritar de o mărime şi frumuseţe uimitoare, spre a o fermeca pe Amfitrita. Acest moment e reprezentat printr'un tutti orchestral care vrea să redea splendoarea darurilor şi generozitatea zeului marin.

Urmează motivul Nereidelor care alcătuesc suita graţioasă a Amfitritei. Acest motiv se formează tot din tema valurilor; dar spre deosebire de tema delfinlior, acesta e mai liniştit şi mai continuu, rămânând la instrumentele de coardă, ca un acompaniament perpetuu. Aceste Nereide au întovărăşit pe Delfini, spre a putea descoperi pe zeiţă, căreia îi plăcea singurătatea. Treptat apar: tema iubirii, tema lui Poseidon şi aceea a comorilor. Gândul Amfitritei sboară către Poseidon, îndemnat fiind de plăcuta măgulire ce o simte zeiţa în instinctu-i femeesc, atât din pricina darurilor, cât şi din cauza zelului cu care delfinii au preamărit atotputernicia şi bogăţia înamoratului lor stăpân.

Această atmosferă de amploare şi expresiune sentimentală este înlocuită brusc prin starea de neastâmpăr pe care Poseidon o încearcă, văzând că solia lui întârzie. Cuprins de data aceasta de un dor şi mai aprins, zeul mării porneşte singur în căutarea iubitei. Starea lui sufletească este asemenea unui efect pictural redat într'un murg roşu pe o mare agitată. Culoarea tabloului a accentuat-o George Enacovici cu penelul inspiraţiei melodice. Clipa tumultoasă şi pătimaşe este înfăţişată în muzică printr'un dinamism orchestral al motivului valurilor la instrumentele de coarde şi prin armonii disonante la suflători.

Deodată, Poseidon, iute ca şi visul său, se văzu în faţa Amfitritei, pe care nevoind s'o sperie prin prezenţa-i neaşteptată, se făcu nevăzut. In acest moment, vioara rămâne singură, pentru a reda toate farmecele şi frumuseţea răpitoare a Amfitritei, pe care Poseidon, adânc turburat, le admiră în taină. Cadenţa viorii ia sfârşit, prin intrarea întregei orchestre. Incepe un tempo maestoso ce reprezintă pe Poseidon transformat în toată strălucirea atributelor sale divine, cu care se prezintă în faţa iubitei sale.

Urmează o parte idilică: sentimentele ce le încearcă unul faţă de celălalt. Apoi, motivul tumultuos care a anunţat sosirea zeului în căutarea Amfitritei, reapare la orchestră, odată cu plecarea perechei fericite în palatul de cristal din fundul apei.

Ceata Nereidelor şi a delfinilor întovărăşeşte alaiul feeric. Odată ajunşi în împărăţia de valuri a lui Poseidon, totul se linişteşte, iar marea Egee capătă un calm olimpian, reluându-şi clasica frumuseţe într'o seninătate şi limpezime de basm. Totul se termină într'o atmosferă de contemplaţiune, în ţara de odinioară a mitului heladic, cu mări albastre şi azurate ca visul...

In acest poem simfonic, cu vioară concertantă, observăm următoarele aspecte ale leit-motivelor:

Amfitrita — redată, la vioară, printr'o temă expresivă, când liniştită, când pasionată (Amfitrita este tema eternului feminin).

Poseidon — redat de toată orchestra şi în special de alămuri, printr'un motiv energic, viguros, hotărît, spre a marca virilitatea, perseverenţa şi îndrăsneala.

Valurile — redate prin arpegii — la Delfini, mai agitate, mai sburdalnice şi nestatornice — trecând dela un instrument la altul. iar le Nereide — mai liniştit, mai graţios, mai static — rămânând

la instrumentele de coardă şi servind de acompaniament la tema Amfitritei.

Iubirea şi Dorul — sentimente ce oarecum se suprapun şi se contopesc, apar aci sub forme variate în toate grupurile de instrument. Dragostea este capricioasă şi neliniştită ca şi marea ce-i formează decorul.

Marea — la început, calmă. Peisaj senin, apoi agitat prin apariţia Delfinilor şi prin conflictul de sentiment. La sfârşit, predomină liniştea.

Comorile — arma cu care Poseidon, prin Delfini, vrea s'o cucerească pe Amfitrita. Temă maestoasă şi amplă, într'un desen melodic ascendent.

George Enacovici a redat în poemul său „Amfitrita", o povestire de dragoste într'un decor mitologic, cu zeităţi marine şi cu eterna Thalassa, îmbrăcată în haina stilului simfonic clasic.

In actul al doilea din opera *„Trandafirii Roşii"* de *Constantin Bobescu*, scrisă după piesa cu acelaş nume a poetului *Zaharia Bârsan*, Zefir cântă *„Balada mării"*.

Cine e acest Zefir ? Un visător care, trecând pe la curtea Impăratului, află de un blestem ce căzuse asupra tinerei domniţe Liana. Domniţa visase un trandafir roşu pe care trebuia să-l capete în fiecare dimineaţă, timp de 60 de zile, spre a fi salvată dela moarte. Trandafirii roşii nu existau pe atunci. Toate încercările Impăratului de a obţine această floare, au fost zadarnice. Zefir, inamorat de domniţă şi păstrându-şi până la moarte taina, îşi salvează iubita. In fiecare dimineaţă, el îi dă un trandafir „roşu cum e focul", un trandafir alb înroşit cu sângele său. Inmânând domniţei ultimul trandafir, în ziua nunţii ei cu voevodul Val, Zefir moare. In clipa aceea, toţi trandafirii albi din grădină se înroşiră.

Cam acesta ar fi pe scurt subiectul operei lui Constantin Bobescu, în „Balada Mării", pe care Zefir o cântă într'o noapte cu lună, în faţa împăratului şi a domniţei, el exprimă starea sufletului său, sbuciumat, ca şi valurile mării.

Momentele de inspiraţie ale lui Zefir, sunt acompaniate de harfă în arpegii modulate, spre a se făuri liniştea necesară expunerii poemului :

Nemărginită mare, de-apururi sbuciumată,
Privind pe 'ntinsul verde ce milă mi-e de tine,
Cum nu ştii ce-i odihna, şi n'ai să ştii vreodată
Şi te frământi uitată şi fără de răsplată,
Şi pieptul tău se sbate, se frânge de suspine,
Nemărginită mare, de-apururi sbuciumată.

In orchestră, coardele susţin un acord perfect ca o pânză întinsă peste care undulările harfei redau micile mişcări ale valurilor în clipa când marea e calmă. Sufletul lui Zefir a fost liniştit până ce s'a isbit de marea lui iubire : atunci, instrumentele de coardă încep să se agite, reluând valurile sonore ale harfei, pe care le accentuiază într'un mod mai brutal. Tonalitatea de mi major dă rigiditate, impulsivitate. Ai impresia că valurile pornesc să cucerească pământul. E sufletul lui Zefir care pătruns de primii fiori ai dragostei — se aruncă pătimaş în vâltoarea acestui sentiment. Dar iată că nişte acorduri, placate în succesiune de tonuri, coboară, spre a face loc unui singur instrument : viola care, prin repetarea unei note unice şi la distanţe egale de timp, acompaniază melodia tristă a lui Zefir :

Ce milă mi-e de tine când te porneşti nebună
Să te fărâmi întreagă de malurile supte.

E iubirea lui Zefir pe care el n'o mărturiseşte :

Şi jalea parcă-ţi creşte sub razele de lună
Când valurile tale's aduse de furtună.

Tot în nopţile cu lună îşi varsă Zefir sângele pe floare : Atunci coardele toate, unite în sonoritate compactă, urcă şi coboară la mici intervale, dând impresia unei înfrângeri a vremelnicei renunţări. renunţări.

Apare sonoritatea luminoasă în la major ,susţinută de un tremolo al coardelor pe care se grefează melodia plină de speranţă a instrumentelor de suflat reprezentate prin flaute, oboi şi clarinet :

De mii de ori mai mare chiar dragostea să-ţi crească.

Urmează o succesiune monotonă de acorduri minore :

Pământul niciodată tu n'ai să-l cucereşti
E'nvăluit de-atâta prostie omenească,
De-atâta nesimţire nici gând să se clintească.

Iubirea lui Zefir nu e înţeleasă. El ar putea umple cu ea întreg pământul, dar oamenii au sufletul prea mic ca să poată pricepe curăţenia unui atare simţământ.

Dintr'un punct pleacă nişte triluri care se amplifică şi se întind, deslănţuind din nou unduirile sonore ale harfei, care redă imaginea valurilor în mişcare. Viorile isbucnesc într'o melodie avântată. E pornirea vijelioasă a sufletului lui Zefir, pentru a fi înţeles în dragostea lui cea mare :

Şi te frământi, şi spumegi, şi urli ca o fiară,
Mândria risipită cercând să ţi-o aduni,
Vijelios spre larguri, sbucnind ca de-o povară,
Frângându-ţi viaţa-amară, porneşti să te răsbuni.

Trompetele, coardele, întreaga orchestră, se unesc într'un ritm violent, sacadat. E actul răsbunării. Sonoritatea e bogată. Ritmul impulsiv. Zefir cântă :

Ajungi corăbii multe cu pânze alte'n zare
In care-atâtea visuri şi cântece s'ascund.
Sunt suflete ce cată spre soare o cărare
Şi tu, nesocotită, de-atâta disperare,
Râniind le'nalţi o clipă şi-apoi le dai la fund.

Orchestra susţine un acord de septimă şi harfele în glissande sbuciumate dau impresia unor corăbii ce străbat valurile mării până ce naufragiază...

Marea şi-a înghiţit prada. Valurile se liniştesc. In orchestră, atmosfera redevine calmă ca la început. Zefir reia leit-motivul mării. Pe acordul senin al coardelor, se aud valurile cristaline ale harfei.

Orchestra închee această baladă cu acordurile harfei care acum îi reamintesc lui Zefir că iubirea lui e zadarnică şi că taina lui trebue să intre odată cu el în mormânt.

După cum am putut să ne dăm seama — chiar şi din această schiţă — Marea a fost şi este un isvor bogat de inspiraţie nu numai pentru poeţi, dar şi pentru muzicanţi.

Noi, însă, credem că melodia cea mai frumoasă a mării n'a fost niciodată scrisă. Şi nu pentrucă n'ar fi fost nimeni în stare s'o scrie. Această muzică sublimă n'are nevoe de un compozitor care s'o închidă în corsetul portativului, după canoanele stricte ale armoniei, această muzică sublimă o poate înţelege oricine, ascultând glasul mării, ascultând orchestra-i bogată, când la pupitrul infinitului stă bătrânul Poseidon ce dirijează cu bagheta soarelui şi a vântului. Thalassa n'are nevoe să fie cântată. Ea însăşi e un poem magnific, e o pictură minunată, e o simfonie grandioasă, pe care o asculţi uneori fermecat, alte ori înspăimântat, dar întotdeauna cu evlavie şi admiraţie, fiindcă în glasul Thalassei adie şoaptele miturilor, murmurul anticei Hellade şi ecoul poruncitor al lui Zews, atotputernicul.

ALEXANDRU BILCIURESCU

Crucişetorul de luptă

de Caius C. Brediceanu

CRUCIŞETORUL de luptă, azi dispărut aproape complet din compoziţia flotelor moderne, a apărut pentru prima dată în 1907 în Anglia, prin lansarea a trei vase de acest tip. La izbucnirea războiului mondial, numai flotele Angliei şi a Germaniei dispuneau de această categorie de mari unităţi. Pentru acel timp ele au fost o revelaţie în materie de construcţii navale, făcând la apariţia lor o senzaţie asemănătoare cu cea care, câţiva ani mai înainte, o stârnise punerea în serviciu a cuirasatului englez „Dreadnought", cu vestita sa unificare şi centralizare a artileriei principale.

Crucişetorul de luptă a luat naştere din necesitatea de a avea într'o luptă navală unităţi rapide, capabile atât ca protecţie cât şi ca armament, să intre în prima linie de luptă a cuirasatelor. Aceste vase aveau misiunea de a apăra extremităţile liniei de luptă şi de a ocupa cu mare rapiditate, diferite puncte în concentrări tactice. De asemenea erau necesare pentru explorări îndepărtate, adesea singure sau în grupe mici, ele dispunând de forţa cuirasatului şi de viteza crucişetorului. Cu alte cuvinte trebuia conceput un tip de cuirasat special, care să întreacă cu 6—7 noduri viteza cuirasatului obicinuit.

La acest tip de vas s'a ajuns, atât în Germania cât şi în Anglia, printr'o transformare a tipului de cuirasat existent. Din principiul echilibrului elementelor la vasele de război, ştim că sporirea vitezei este posibilă numai printr'un sacrificiu proporţional la protecţie şi armament. Ori chiar acest lucru trebuia evitat.

Astfel în primul rând s'a trecut la o majorare de tonaj cu cca. 3—6 mii tone, care permitea noilor vase de a poseda un corp motor mult mai puternic în H. P. Corpul însăşi a căpătat o formă mai hidrodinamică unităţile engleze având un raport de 1/7 a lăţimii faţă de lungime, iar cele germane de 1/6. Raportul de 1/6 a vaselor germane, a adus cu sine un sacrificiu de viteză în favoarea soliditătii generale a construcţiei. Acest lucru s'a dovedit salutar pentru unităţile germane câţiva ani mai târziu, când, în marea bătălie dela Skagerrak, Anglia a pierdut trei crucişetoare de luptă (Queen Mary, Invincible şi Indefatigable), iar Germania numai unul (Lützow).

Protecţia a fost menţinută aproape aceeaşi ca pe cuirasate, fiind doar cu puţin redusă atât ca grosime cât şi ca extindere. In general la linia de plutire, turele şi blocul de comandă, o găsim de ordinul 250—305 cm.

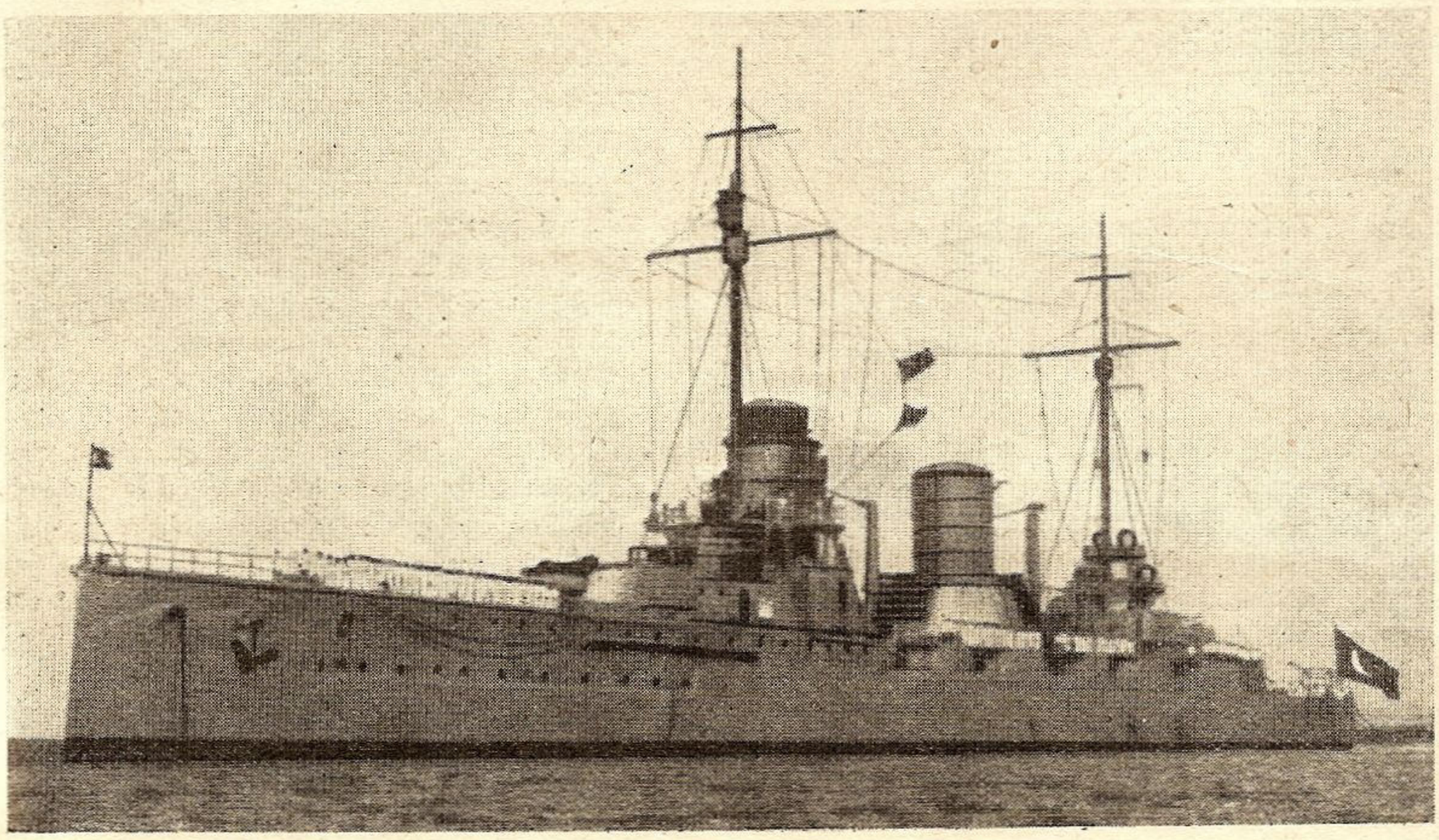
Ceea ce constitue însă caracteristica crucişetorului de luptă, este reducerea din artileria principală faţă de un cuirasat obicinuit, nu în calibru ci în numărul tunurilor cu 2—4 piese. Artileria secundară număra de asemenea mai puţine tunuri.

Ca o consecinţă a acestor modificări, s'a ajuns ca nouile unităţi să aibe o viteză de 27—29 noduri, performanţe realizate până atunci numai de crucişetoarele uşoare.

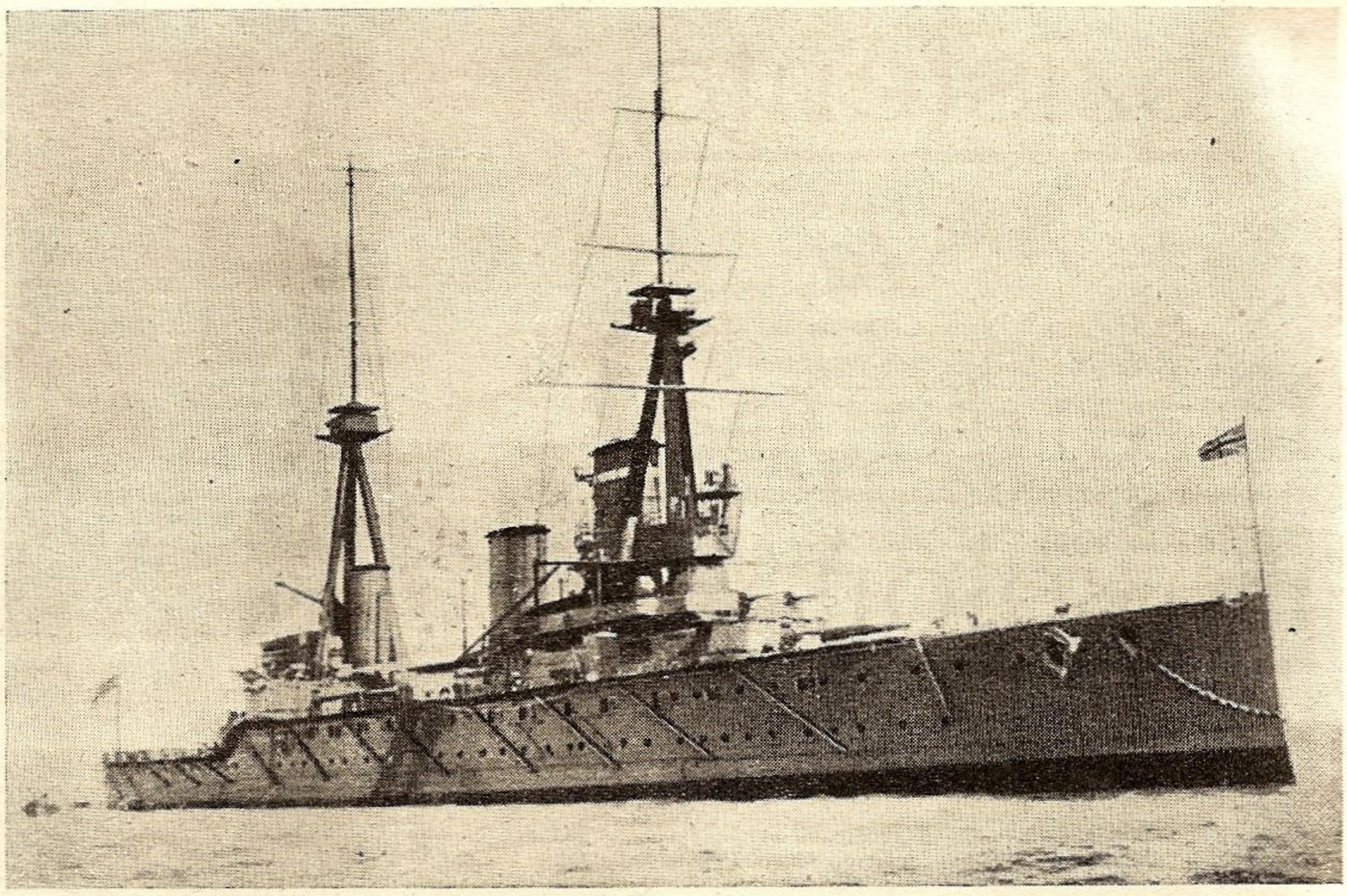
In marina imperială germană, acest tip de vas a fost reprezentat prin două serii de construcţii succesive. Prima serie cuprindea patru unităţi asemănătoare ' „Von der Tann", „Moltke", „Goeben" şi „Seydlitz", construite între 1909 şi 1911. Vasele cu un tonaj de 20000-25000 tone, erau înarmate cu zece tunuri de 280 mm. şi veau o viteză de 27 noduri. Ele derivau dela cuirasatul tip „Ostfriesland" de 22.000 tone cu 12 tunuri de 280 mm. şi 21 noduri viteză.

A doua serie de crucişetoare de luptă, lansate între 1913 şi 1915, cuprinde trei unităţi mai mari : „Derfflinger", „Lützow" şi „Hindenburg", de 26600-28000 tone. Aceste unităţi au fost înarmate cu opt piese de 305 mm. având viteză de 28 noduri. Seria a apărut simultan cu cuirasatele tip „Kaiser" de 24700 tone, înarmate cu zece tunuri de 305 mm. şi cu o viteză de 23 noduri.

Din aceste şapte crucişetoare de luptă „Lützow" fu



Crucişetorul de luptă german „GOEBEN"



Crucişetorul de luptă englez „INVINCIBLE"

scufundat în lupta dela Skagerrak, „Goeben", după o aventuroasă existenţă în Mediterana, trecu în 1918 la marina turcească, unde se mai găseşte şi azi sub numele de „Jwus-Sultan-Selim". Celelalte bastimente fură scufundate după armistiţiu, deodată cu restul flotei, de către propriul lor echipaj în baia dela Scapa Flow. Pacea a surprins în şantier alte patru crucişetoare de luptă neterminate (York, Mackensen, Scharnhorst şi Gneisenau) de câte 33000 şi cari trebuiau să fie înarmate cu tunuri de calibru nou de 350 mm.

Anglia a avut în decursul războiului mondial în total zece crucişetoare de luptă. Prima serie de şase unităţi: „Indemitable", „Indefatigable", „Inflexible", „Invicible", „New-Zealand" şi „Australia", au fost lansate între anii 1907—1910. Construite scurt timp după seria de cuirasate de tip „Dreadnought", ele aveau un tonaj de 17600—20300. Inarmate cu câte opt tunuri de 305 mm., posedau o viteză de 27 noduri.

Intrarea în serviciu a cuirasatelor de 28000 tone tip „Iron Duke", înzestrate cu tunuri de 343 mm. a adus şi o nouă serie de crucişetoare de luptă corespunzătoare. Seria cuprindea în total patru unităţi mari de 27000—30000 tone: „Lion", , Princess Royal", „Queen Mary" şi „Tiger", toate înarmate cu câte zece piese de 343 mm. şi având 29 noduri viteză.

Către sfârşitul războiului au apărut pentru prima dată în flota engleză noile cuirasate din clasa „Queen Elizabeth" de 31000 tone, înarmate cu opt piese de 381 mm. şi cari constituesc până în ziua de azi partea cea mai mare din cuirasatele Marii Britanii. Aproape în acelaşi timp au fost puse în construcţie încă două crucişetoare de luptă, cari însă n'au fost terminate pentru a ajunge la front, decât peste 20 de ani în al doilea război mondial. Aceste două: „Renown" şi „Repulse", deplasând 32000 tone, au fost lansate încă din primăvara anului 1916. Erau înarmate cu şase piese de 381 mm., iar motoarele de 126000 H. P. le dădea o viteză maximă de 31,5 noduri.

Proxima serie de patru unităţi cari trebuiau să constituiască replica engleză la crucişetoarele germane tip „York", au fost concepute în aşa fel, încât să fie înarmate şi cuirasate la fel ca cuirasatele din clasa „Queen Elisabeth" fără nicio reducere. Bineînţeles că pentru a putea duce o greutate aşa de considerabilă, cu o viteză de crucişetor, era nevoie de un corp motor extrem de mare şi ca o consecinţă un tonaj neobicinuit pentru vremea de atunci. Din cele patru unităţi puse pe şantier în 1916, numai unui singur „Hood", care la data armistiţiului era mai avansat, fu terminat, construcţia celorlalte fiind abandonată. Acest impunător crucişetor de luptă, care apoi timp de 20 de ani urma să rămână cel mai mare vas de război din lume, deplasa 42.600 tone. Inarmat cu opt piese de 381 mm. şi cu 12 de 140 mm., el era cuirasat la linia de plutire şi turele cu plăci de 305 mm. grosime, iar la blocul de comandă chiar cu 381 mm. Corpul motor totaliza la patru elici 151.000 H. P. cari imprimau vasului o viteză de 31 noduri.

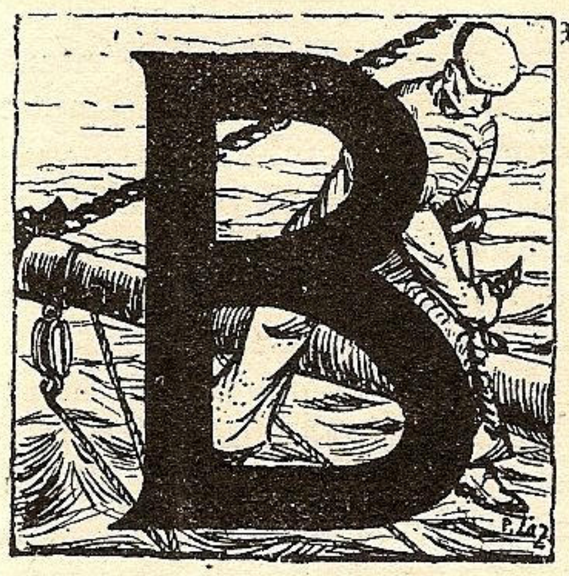
Am spus la început că crucişetorul de luptă a dispărut aproape de tot din flotele moderne. Şi într'adevăr în afară de cele trei unităţi britanice rămase dela sfârşitul războiului trecut, alte noi nu s'au construit şi nici nu se construiesc în momentul de faţă. Nu doar că serviciile lui ar fi devenit inutile în războiul naval de azi, ci pentrucă ele au putut fi înlocuite prin noile perfecţiuni ale tehnicei navale, realizate în răstimpul dintre cele două războaie mondiale. Noile cuirasate de 35.000 tone dispun actualmente atât de o putere de foc sdrobitoare faţă de cele din războiul mondial (de ex. cuirasatul „Washington" cu nouă piese de 406 mm. Un proiectil de 406 mm. cântărind 1117 Kg.) de o protecţie perfecţionată la maxim dar şi de o viteză de ordinul 30-32 noduri. La acestea s'a ajuns în primul rând prin posibilitatea de a se monta la bord motoare mai puternice, dar totodată mai mici şi mai uşoare la H. P. In al doilea rând, la vasele moderne s'au făcut economii de greutate prin multe perfecţiuni tehnice de amănunt, cum ar fi spre exemplu întrebuinţarea extinsă a sudurei autogene şi electrice. Aşa dar cuirasatele de 35.000 tone au concentrat în aceeaşi unitate atât misiunile cuirasatului cât şi cele ale crucişetorului de luptă. S'a realizat un lucru practic şi o cheltueală redusă la jumătate.

Incă înainte de apariţia cuirasatului de 35.000 tone, primele cuirasate rapide au fost unităţile franceze „Dunkuerque" şi „Strassbourg" de 26.500 tone, înarmate cu opt piese de 330 mm. şi 31,5 noduri viteză. Având în vedere caracteristicile lor în raport cu cele ale cuirasa-

Rezistenţa *la* înaintarea navelor

(urmare şi sfârşit)

de
Ing. VLADIMIR V. MENDL

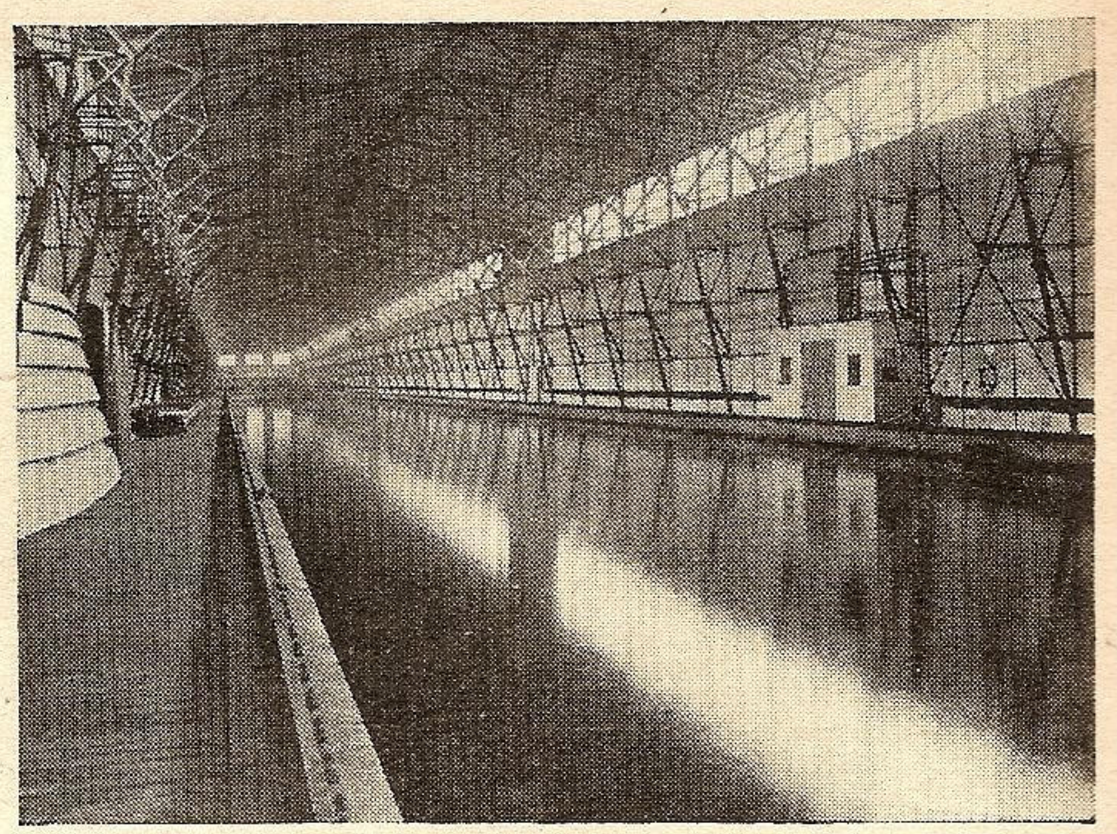


Bazinul din Hamburg a fost construit tocmai în 1918 şi este o întreprindere particulară. Dela 1922 încoace a fost pus sub conducerea cunoscutului architect naval Profesor Dr. Ing. *Günther Kempf*. Programul lui de lucrări cuprinde două părţi distincte şi anume cercetări de remorcare cu modele de vas şi cercetări generale în domeniul architecturei navale.

Cercetările de remorcare cu modele se întind asupra formelor de vas celor mai propice, asupra propulzoarelor, asupra propulziunii adică asupra randamentului unui propulzor pus în legătură cu corpul de vas şi asupra fenomenelor datorite influenţei reciproce a ambelor. Se mai cercetează şi comportarea vaselor plutind pe valuri precum şi comportarea vasului sub efectul cârmei.

In deosebi în vederea cercetărilor din urmă dela un timp încoace se practică experimente cu modele cu propulziunea proprie.

De fapt metoda nu este tocmai nouă deoarece încă mai de mult, aşa de pildă cu ocazia construcţiei faimosului transatlantic „Mauretania" s'a făcut în prealabil experimente cu o şalupă cu forme reduse în proporţie şi la scară.



Bazinul mare al institutului de încercări navale din Hamburg.

Cercetările generale ale Institutului de încercări navale din Hamburg se întind asupra hidromecanicei, asupra stabilităţii vaselor şi asupra stabilizării lor artificiale.

In fine se mai fac şi măsurători efective la bordul vaselor de mărime naturală şi se fac cercetări în privinţa vegetaţiei pe fundul vaselor.

La început Institutul de încercări navale din Hamburg nu era înzestrat decât cu un singur bazin de 350 m. lungime, 16 m. lărgime şi 6,75 m. adâncime. Bazinul era folosit pentru experimente de remorcare cu modele de toate felurile.

Directorul Profesor Dr. Ing. G. Kempf a recunoscut curând că bazinul în chestiune era departe de a fi suficient pentru cercetările cuprinzătoare pe care el îşi propunea să le întreprindă. De aceea în cursul ultimelor două decenii a fost construit un complex întreg de bazine şi anexe noui.

In primul rând trebuie menţionat bazinul de 150 m. lungime pentru încercările în apă puţin adâncă. In acest scop bazinul este înzestrat cu o instalaţie de generat curent pentru a putea să se reproducă în chip cât mai fidel situaţia de pe fluviile navigabile.

După aceea avem un bazin pentru încercările la viteze mari. Bazinul cu lungimea lui de 320 m. este destinat experimentării flotoarelor de hidroavion şi a vedetelor rapide. Pentru a putea folosi o parte cât mai mare a lungimei bazinului pentru măsurători la viteză. Era deci minunat de a dispune de vase puternice, cari să aibe şi viteza de 30 noduri a crucişetoarelor. Este adevărat că azi cuirasatul modern tip 35.000 tone are viteza de 30 noduri, deci a contopit şi misiunile crucişetorului de luptă din războiul trecut, însă tot aşa de adevărat este că nici crucişetoarele uşoare n'au rămas la 30 noduri, ci viteza lor a crescut în jurul celei de 40 noduri. Cu alte cuvinte, în momentul de faţă problema din războiul mondial s'ar pune la fel ca atunci, cu simpla diferenţă a celor 10 noduri în plus. Dar dacă crucişetorul de luptă n'a mai apărut, este de sigur şi din cauză că una din misiunile sale, explorarea îndepărtată, a fost în mare măsură preluată de către aviaţia şi hidroaviaţia de lungă cruazieră, precum şi de marile vase port-avion.

telor franceze mai vechi de tipul „Bretagne" de 22189 tone, putem spune că aceste prime vase de linie rapide construite după războiul mondial, sunt de fapt unităţi de tranziţie între cuirasat şi crucişetor de luptă, nomenclatură pe care de alt fel au şi purtat-o la început.

Afară de încă două unităţi germane „Scharnhorst" şi „Gneisenau", de acelaşi tonaj cu cele franceze, acestea au fost însă unicile încercări de acest fel, crucişetorul de luptă dispărând definitiv, iar cuirasatul de 35.000 tone acaparând pe urmă toate construcţiile de unităţi grele.

Având în considerare caracteristicele noilor unităţi cari constituesc flotele moderne, am putea spune că scopul primordial pentru care a fost construit crucişetorul de luptă, mai există şi azi. In timpul războiului mondial, cuirasatele cele mai noi nu depăşau 23 noduri

teza maximă, căruciorul cu dinamometrul şi alte instrumente de control este accelerat cu ajutorul unui catapult.

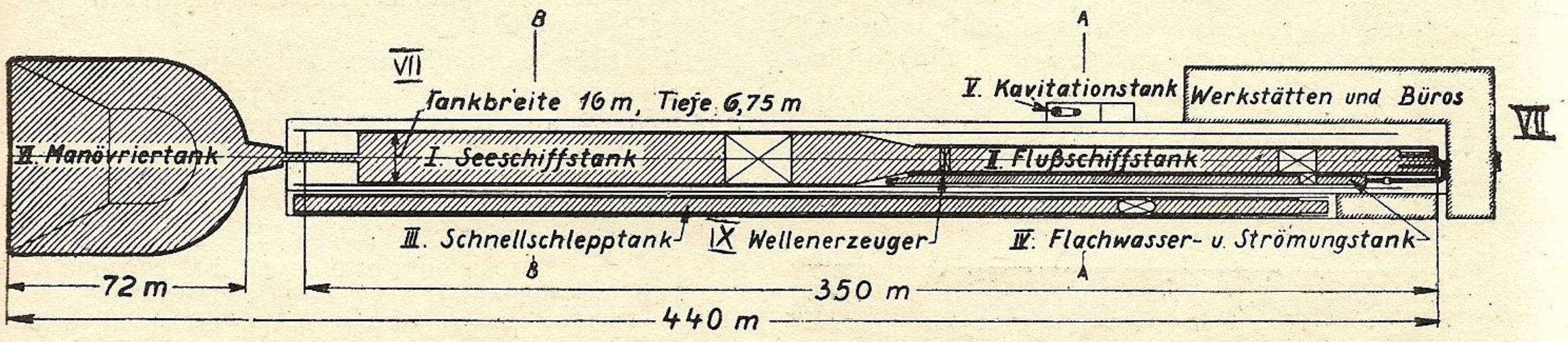
O altă parte importantă a stabilimentului este tunelul de cavitaţiune pentru experimentarea elicelor de vas sub presiuni hidromecanice diferite. Este primul tunel de acest gen în lumea întreagă şi a servit drept model pentru tunelurile institutelor de încercări în alte ţări.

In fine trebuie să menţionăm bazinul cu 65 m. diametru destinat experimentelor de manevrare a modelelor cu propulziune proprie. In apele acestui bazin se fac experimente pentru a constata comportarea vasului sub efectul cârmei pusă banda — adică într'o parte de tot — care cer neapărat plutirea liberă a modelelor.

navigaţiei că rezultatele obţinute cu ajutorul modelelor se pot aplica fără rezervă şi vasului mare. Institutul de încercări navale din Hamburg a căutat de aceea să facă legătura cu navigaţia practică. In acest scop Institutul a creat instrumente speciale de măsurare pentru a afla viteza efectivă a vasului, puterea maşinilor şi alte elemente în timpul curselor de încercare resp. în exploatarea efectivă.

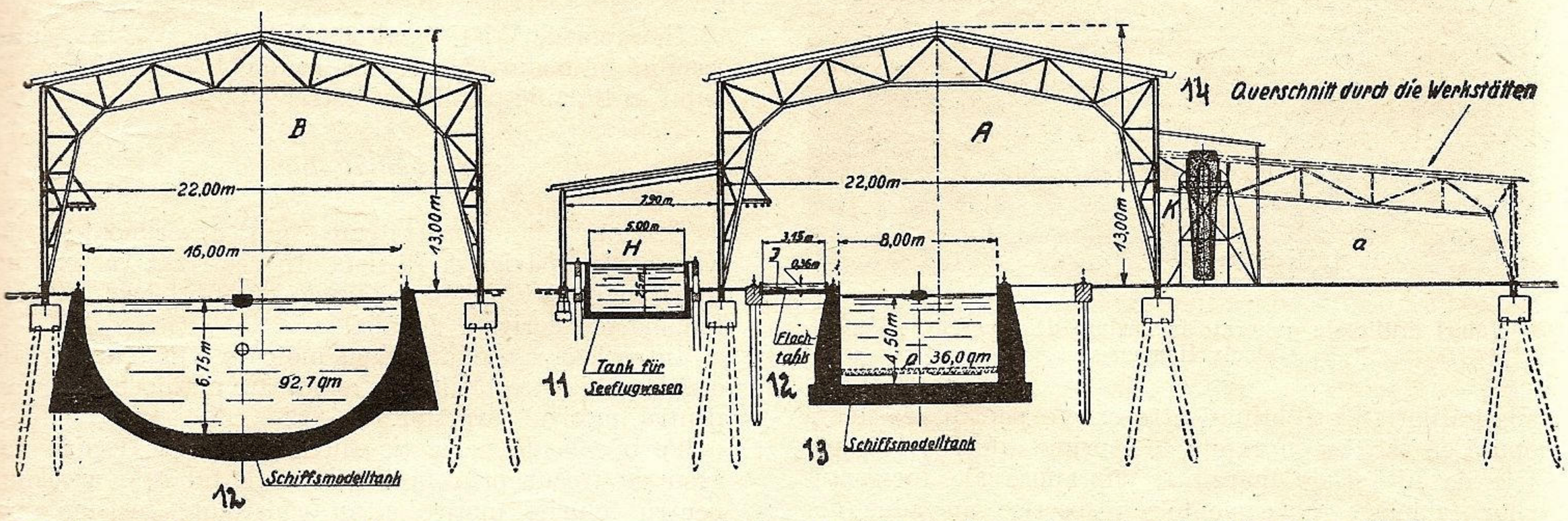
S'a găsit într'adevăr că nu este suficient să se facă măsurători numai ocazional, de pildă la cursele de încercare. Din contra s'a simţit nevoia ca măsurătorile să fie făcute în exploatarea normală a vaselor, creindu-se un birou central pentru adunarea tuturor datelor.

Măsurătorile şi observaţiunile efectuate în timpul exploatării sunt luate de către un membru al statului major al vasului, instruit anume şi prevăzut cu toate



Querschnitt durch Halle und breites Becken.

Querschnitt I–I.



SUS: I) Bazin încercări vase de mare. II) Bazin încercări vase fluviale. III) Bazin încercări flotori de hidroavion. IV) Bazin încercări pe ape curgătoare cu funduri mici. V) Tanc pentru încercări de cavitaţiune. VI) Bazin încercări de cârme. VII) Ateliere şi birouri. VII B) Lărgimea bazinului şi adâncimea. IX) Generator de valuri.

JOS: 11) Bazin încercări de hidroavioane. 12 stânga) Secţiune prin hală şi bazinul lat. 12 mijloc) Bazin încercări pe fund mic. 13) Bazin încercări de modele. 14) Secţiune prin ateliere.

Modelele cu propulziunea proprie au făcut să se simtă nevoia de aparate pentru măsurarea forţei de împingere şi a forţei de torsiune. S'a ajuns la acest rezultat prin înregistrarea oscilografică a deformării resp. a torsiunei axului. In acest chip se pot măsura deasemenea şi fenomenele — puţin cunoscute şi cercetate până azi — ivite în succesiune rapidă la operaţiunile de oprire sau de inversare a maşinilor vasului.

Institutul de cercetări navale din Hamburg dispune de asemenea de o instalaţie pentru generarea valurilor. Graţie ei se poate stabili perderea de viteză a unui vas din cauza mării rele, se pot face experimente de ruliu şi se pot cerceta eforturile la care este supus un vas plutind pe valuri.

Toate aceste instalaţiuni, oricât de bune ar fi ele, rămân sterpe dacă nu reuşim să convingem cercurile

formularele necesare. Cu timpul s'a adunat un măterial foarte bogat care permite să se tragă concluziuni.

Foarte asemănătoare a fost procedura în cazul studiului vegetaţiunii pe fundul vaselor şi a fenomenelor de coroziune. Rezultatele obţinute în acest domeniu sunt datorite supravegherii foarte de aproape a vaselor îndată ce vin la îndocare.

O anexă a Institutului de cercetări navale din Hamburg o formează Centrala pentru studiul stabilităţii şi a oscilaţiunilor vaselor. Centrala, funcţionând pe lângă Şcoala de inginerie din Hamburg, dispune de instalaţiuni speciale pentru cercetarea stabilităţii vaselor şi a efectului diferitelor dispozitive de atenuarea ruliului.

Rezultatele tuturor cercetărilor cu ajutorul instalaţiunilor descrise sunt consemnate în publicaţiunile Institutului, fie că sunt tipărite anume fie că sunt pu-

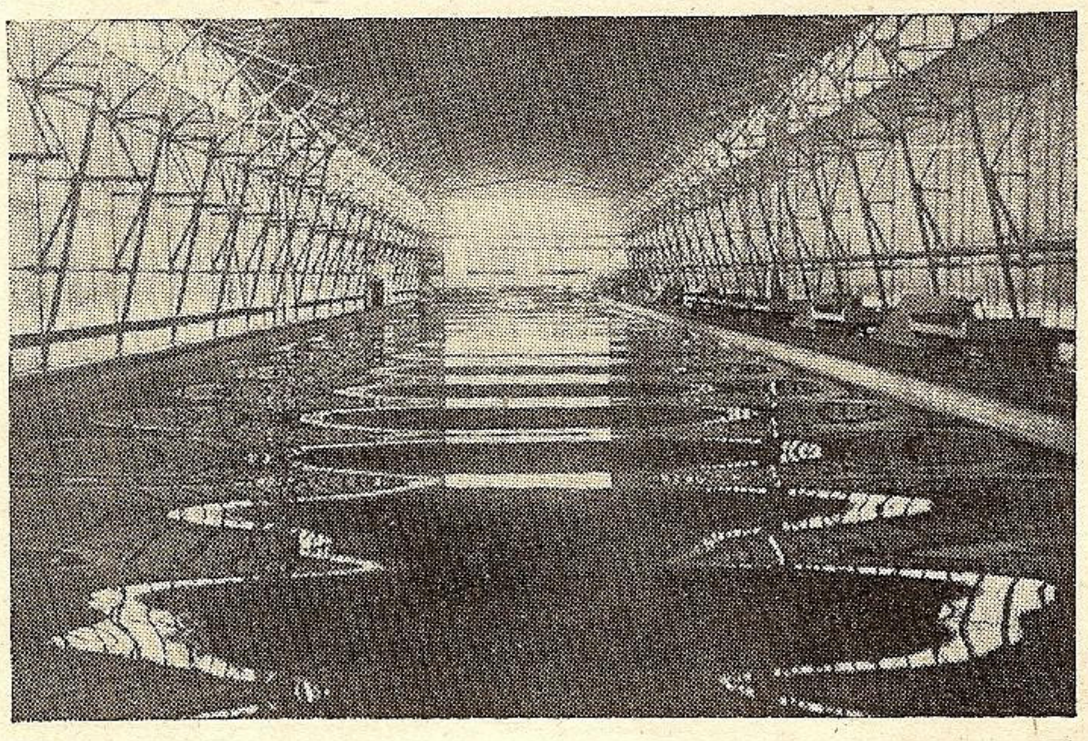
blicate ca articole în revistele de specialitate fie că sunt date publicității ca conferințe în fața societăților de ingineri.

Pe scurt rezultatele cercetărilor Institutului de încercări navale din Hamburg din ultimii ani pot fi rezumate după cum urmează.

Metoda pur empirică și coeficienții găsiți pe calea experimentală folosite de technica încercărilor cu modele au fost supuse unor controluri sistematice. Grație acestora și științei moderne despre technica curenților și despre rezistență este posibil să obținem rezultate calculate pe baze fizicale.

In primul rând au fost cercetate fenomenele frecării ivite cu ocazia remorcării în apă de plăci plane cu suprafața de asprime diferită. După cum am mai relevat aceste cercetări sunt în deosebi de delicate prin faptul influenței reciproce a elementelor de suprafață a carenei. Froude nu cercetase decât fenomenele frecării născute cu ocazia remorcării în apă a unei plăci plane.

Insă Institutul de cercetări navale din Hamburg a construit un ponton de 80 m. lungime. Grație acestui ponton, încercat în bazinul de remorcare studiul condițiunilor efective ale predării a intrat în domeniul po-



Valuri artificiale generate în bazinul de încercări navale din Hamburg.

sibilităților. S'au obținut cifre exacte pentru rezistența opusă de vase cu suprafețe de asprime diferită, de capetele de nit și de mărginile suprapuse ale încheieturilor tablelor. Experimentele respective au adus dovada că cifrele pentru coeficientul de frecare preconizate de Froude sunt puțin prea reduse.

Rezultatele realizate sunt atât de satisfăcătoare încât în cazul transatlanticului „Normandie" rezistența calculată pe baza experimentelor și cea efectivă a vasului în mărime naturală nu diferă între ele decât cu 2%.

Apoi cercetările Institutului de cercetări navale din Hamburg au îngăduit o îmbunătăție a randamentului la elici.

La acest rezultat s'a ajuns prin sistematizarea distribuției periferice a curentului generat de elice și prin perfecționarea construcției corpului de vas în regiunea elicelor. Cunoștințele din acest domeniu adunate de pe urma numeroaselor experimente au permis să se remedieze sgomotului și vibrațiunilor născute din cauza curentului generat de elicile transatlanticului „Normandie".

In afară de experimentele de manevrabilitate cu modele de vase Institutul de cercetări navale din Hamburg a contribuit într'o măsură foarte largă la reducerea tipurilor de vase atât în navigația maritimă cât și în cea interioară.

După cum se vede echipamentul unui institut modern de cercetări navale este destul de complex și câmpul lui de activitate este vast.

Aparatele de generat valuri îngăduie cercetări cu privire la comportarea vaselor pe marea rea. La început nu se făceau experimente de remorcare decât în apă liniștită. Insă foarte curând s'a recunoscut că ele nu sunt suficiente deoarece prea rare ori marea este nemișcată ca o oglindă iar valurile contribuie într'o măsura foarte mare la sporirea rezistenței intâmpinate de un vas la înaintarea lui în apă.

Acest rezistență nu este proporțional aceeaș pentru toate vasele ci variază după tipul lor adică după viteza și lungime mai bine zis după raportul între ambele ($V/\sqrt{L}$).

Cu titlu informativ dăm mai jos cifre pentru rezistența întâmpinate de vase de tipuri diferite în înaintarea lor în apă. Pentru a se elimina influența mărimii absolute a corpurilor de vas rezistența este pusă în raport cu tona de deplasament (à 1.000 kg.).

la o vedetă rapidă cu $V/\sqrt{L} = 5{,}0$
rezistența este de ca. 200 kg/ tonă deplas.
la un distrugător cu $V/\sqrt{L} = 2{,}2$
rezistența este de ca, 70 kg/ tonă deplas.
la un vas de marfă obișnuit cu $V/\sqrt{L} = 0{,}8$
rezistența este de ca 4 kg/ tonă deplas.
la un șlep de Dunăre cu $V/\sqrt{L} = 0{,}7$
rezistența este de ca 1 kg/ tonă deplas.

In raportul $V/\sqrt{L}$ mai sus indicat este V = viteza vasului în noduri (= 1852 m/h) iar L = lungimea vasului în linia de plutire în metri.

Navigația fluvială

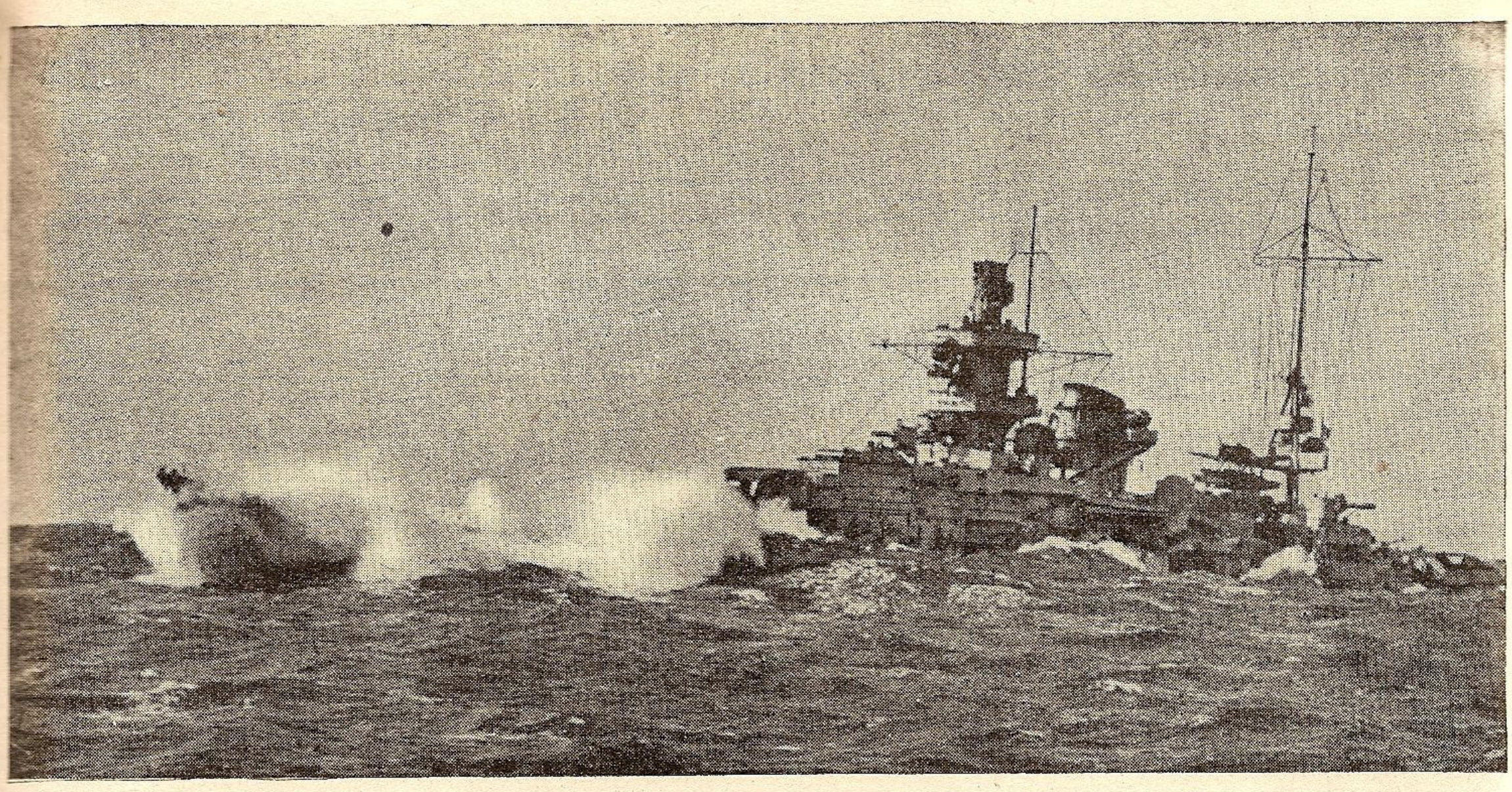
Tot atât de cuprinzătoare sunt experimentele făcute pentru navigația fluvială. In acest caz valurile nu intră în socoteală însă se ivește curentul apei și toate fenomenele derivate de aici.

Introducerea șlepurilor cu motoare a dat un impuls considerabil cercetărilor de remorcare cu modele de vase pentru motivul următor.

Pe o cale de navigație fluvială se ivesc locuri mai greu de trecut prin faptul că curentul este accelerat pentru felurite motive și în consecință rezistența la înaintare sporește. Deoarece aceste locuri au o întindere redusă un tren de remorci trece *treptat* prin ele. Adică la un moment dat nu plutește în apele cu curent accelerat decât un singur șlep din toate care compun trenul de remorci. De aceea rezistența totală a trenului nu este sporită decât cu 1/2, 1/3 sau 1/4 a totalului după cum trenul cuprinde 2,3 sau 4 șlepuri. Sporul de putere de tracțiune necesar este scos ușor din rezerva de putere a remorcherului, mai ales dacă acesta este înzestrat cu mașini cu aburi și căldări cilindrice.

Pe de altă parte un șlep cu motor aflat într'o regiune cu curent accelerat întâmpină o rezistență sporită cu 100% ale totalului. Pentru acest motiv rezervă lui de putere trebuie să fie mult mai mare ca aceea a remorcherului și din punctul de vedere economic avem tot interesul să-l construim chiar dela început cu o rezistență la înaintare cât mai redusă.

Un șlep de Dunăre de tipul Porților de Fer de 70 x 9 m., cu o încărcătură de ca. 1000 tone la pes-



Vasul de linie german SCHARNHORST pierit eroic la 26 Decembrie 1943 la Nord de Capul Nord.

cajul încărcat va avea nevoie de următoarele forţe de tracţiune pentru a-l deplasa la diferite viteze:

la 9	km/h	ca. 650 kg
la 10	km/h	ca. 800 kg
la 11	km/h	ca. 970 kg
la 12	km/h	ca. 1165 kg
la 13	km/h	ca. 1400 kg
la 14	km/h	ca. 1670 kg
la 15	km/h	ca. 1990 kg
la 16	km/h	ca. 2350 kg
la 17	km/h	ca. 2770 kg

Rezistenţa la înaintare mai depinde şi de adâncimea şenalului. Aşa de pildă la o adâncime a apei de numai 3 m. faţă de 50 m., adică practic nelimitată, pentru cifrele de mai sus şlepul în chestiune încărcat la pescajul maximal întâmpină următoarele rezistenţe:

la 9	km/h	ca. 1140 kg
la 10	km/h	ca. 1450 kg
la 11	km/h	ca. 1870 kg
la 12	km/h	ca. 2430 kg
la 13	km/h	ca. 3210 kg
la 14	km/h	ca. 4455 kg
la 15	km/h	ca. 7360 kg
la 15½	km/h	ca. 11730 kg

După cum se vede sporul de rezisteanţă este în deosebi de accentuat la vitezele de peste 15 km/h. Intr'adevăr la adâncimi reduse ale şenalului navigabil se iveşte o limită a vitezei trecerea peste care cere un spor de tracţiune extraordinar de mare. Aşa dar viteza mai mare poate fi atinsă însă nu cu un vas normal ci numai cu unul la care s'a sacrificat greutăţii spôrite a aparatului motor o parte dintr'un alt detaliu, de obiceiu din capacitatea de încărcare.

Este clar pentru oricine că un asemenea vas nu poate fi economic. Cu toate acestea persoane neiniţiate şi chiar ingineri nespecializaţi cer de multe ori o viteză peste măsură de mare şi sunt foarte mirate când li se explică că rezonamentul lor este greşit, în orice caz din punctul de vedere economic.

Din păcate datele obţinute graţie încercărilor de remorcare cu modele de vase nu sunt încă suficient de numeroase pentru a putea să ne dispensăm complet de asemenea încercări. Pe de altă parte cerinţele impuse vaselor sunt din ce în ce mai grele şi concurenţa devine mai aprigă.

Este timp ca şi la noi, unde interesul este concentrat deocamdată asupra navigaţiei dunărene, să se folosească încercările de remorcare cu modele pentru a perfecţiona vasele. Nu putem nădăjdui să avem o staţiune de încercări navale proprie. Volumul lucrărilor ivite este mult prea redus pentru a amortiza capitalul mare investit. Pe de altă parte şi după cum am mai văzut încercările nu se pot face la o scară mult redusă prin faptul că influenţa viscozităţii se resimte în mod supărător.

Insă putem să ne folosim de staţiunile din străinătate, cum ar fi aceea dela Hamburg care mai oferă avantajul unui stat major ştiinţific rutinat în lucrări de această natură şi capabil de a sfătui pe armatori.

ERATĂ

Marea Noastră Noembrie—Decembrie 1943

1. pag. 220, col. I-a, al. 5, rândul 4, cuvântul „în" urmează să se şteargă.
2. pag. 220, col. II-a, al. 4, rândul 4, „80—300" în loc de „80—3000".
3. pag. 221, col. II-a, al. 5, rândul 1, „McNeill" în loc de „Moneill".
4. pag. 222, col. I-a, al. 2, rândul 2, „v=Viteza vasului încercat" în loc de „viteza vasului încărcat".
5. pag. 222, col. I-a, al. 4, rândul 3, $V/\sqrt{V_1} = v/\sqrt{V_1}$ în loc de $V/\sqrt{V_1} = V/\sqrt{V_1}$
6. pag. 222, col. II-a, al. 1, rândul 2, „cotaparte" în loc de „cota parte".
7. pag. 222, col. II-a, al. 3, rândul 3, cuvântul „şi" urmează să fie şters.
8. pag. 222, col. II-a al. 3, după rândul 3, să se adauge „Iar în formula franceză suprafaţa corpului de vas apare deadreptul".
9. pag. 222, col. II-a, al. 6, rândul 4, „apele în loc de „apel".

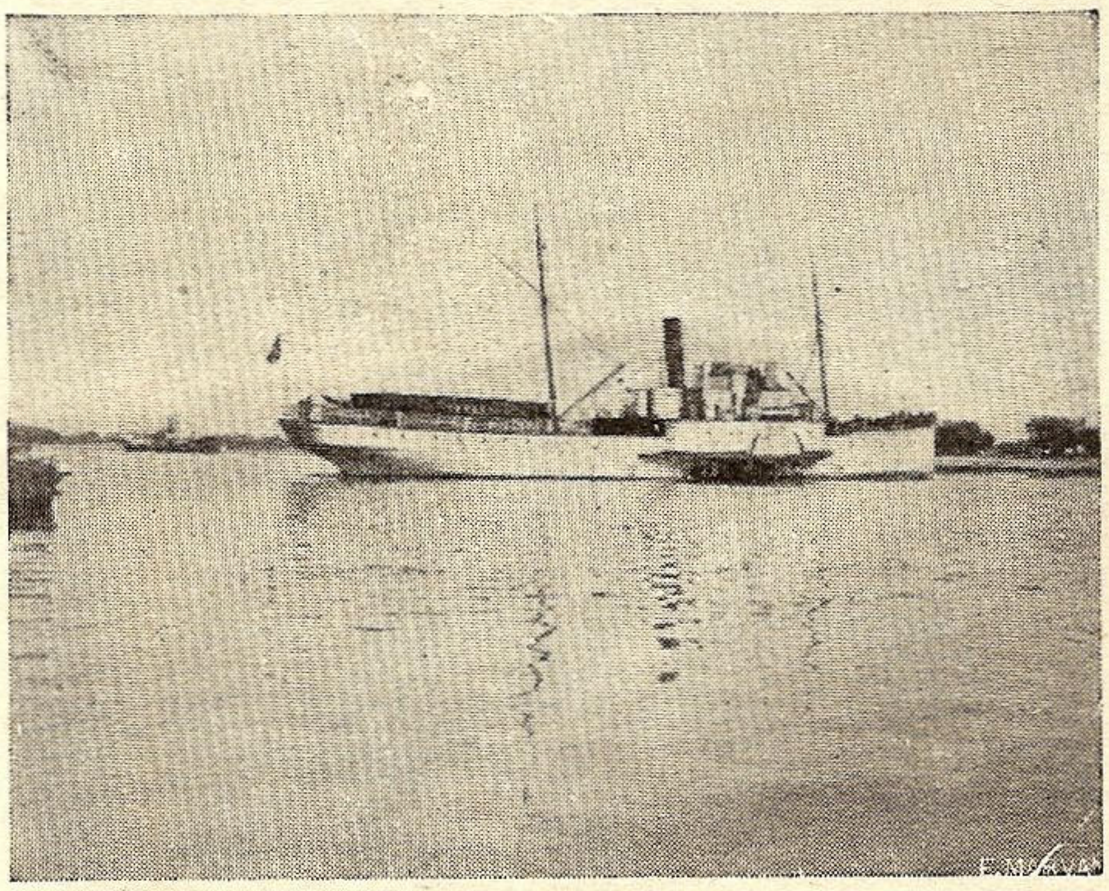
Istoricul Navigaţiei Fluviale Române

Dela înfiinţare, până la 31 Martie 1943

de
Lt. COSTEL COŞEREANU
Căpitan de Cursă Lungă

DIN cele mai vechi timpuri, calea naturală a comunicaţiilor pe apă, a servit lumii atât ca mijloc de transport pentru relaţiile comerciale, cât şi ca un real aport adus civilizaţiei şi progresului.

Malurile apelor, — mări sau fluvii, — au fost întotdeauna preferate de oameni atunci când s'a pus problema renunţării la viaţa nomadă şi a stabilirii într'un singur loc, aceste aşezăminte prezentând, din toate punctele de vedere, avantagii faţă de oricare altele, deoarece dau în cea mai mare măsură certitudinea unui bun trai,



Vas de pasageri cu abaturi

printr'o climă temperată, şi prin uşurinţa procurării hranei, formată din peşti, păsări de apă şi a planteolr ce cresc în apropierea acestor maluri.

Aproape concomitent cu aşezările omeneşti în preajma apelor, au luat fiinţă şi primele încercări de folosire a acestei căi de comunicaţie naturală, mai cu seamă pe râuri şi fluvii, transportându-se la început lemnul, care prin faptul că plutea, era adus de ape dintr'un loc în altul, fără a mai avea nevoe de a fi cărat de oameni.

Ingeniozitatea omului, şi nevoia, l-au făcut să apeleze la lemn pentru transportul său personal, şi a luat astfel naştere navigaţia.

Incepând cu trunchiul de copac răsturnat în apă, pe care cel ce şedea călătorea mai mult la voia întâmplării decât acolo unde dorea el, s'a ajuns la trunchiul scobit, astfel că cel ce pluteşte să nu mai fie nevoit de a sta jumătate în apă, apoi, cu ajutorul altui lemn, s'a realizat ca acest trunchiu să poată fi călăuzit spre maluri, mai târziu omul a inventat lopata, aşa că s'a putut merge şi în contra curentului, şi s'a ajuns în modul acesta la noţiunea de barcă.

Continuul progres al omului a adus şi în domeniul navigaţiei îmbunătăţiri din ce în ce mai mari, folosindu-se ca mijloc de propulsiune al bărcii, — în afară de rame, — vela, atunci când bătea vântul, şi apoi, treptat, dela barca scobită într'un trunchiu de copac, s'a trecut la barca construită, şi mai târziu, la corabie.

Maşinismul, a cărui întrebuinţare a revoluţionat omenirea, şi-a adus aportul său navigaţiei, şi s'a inventat vaporul cu sbaturi, la început construit cu corpul din lemn, apoi din fier, şi în sfârşit, elicea pune la punct arta construcţiilor navale, realizându-se vaporul cu elice, aşa cum este cunoscut astăzi.

In toate ţările cari au în cuprinsul lor părţi de fluvii sau eşire la mare, s'a dat marinei importanţa cuvenită, întrebuinţându-se vapoarele în două mari ramuri de activitate omenească : vase de răsboiu, menite să asigure celor ce le au, supremaţia navigaţiei prin forţă, şi vapoare de comerţ, cu misiunea de a transporta în toate colţurile lumii produsele excedentare ale exportatorilor, şi a le aduce în schimb mărfurile brute sau transformate de cari aveau nevoe.

In România, deşi ţară cu eşire la mare şi este străbătută şi de cel mai mare fluviu de importanţă europeană, navigaţia începe destul de târziu datorită faptului că ţara fiind vasală turcilor, nu a avut dreptul de a arbora pavilionul naţional.

* * *

In Tratatul dela Paris încheiat în 1814 între Marile Puteri şi ţările riverane libere şi apoi în congresul dela Viena (1815) se stabilesc principiile de navigaţie pe fluviile europene.

Art. 109 din actul congresului dela Viena, spune :

— „La navigation dans tout les cours des riviéres indiquées dans l'acte precedent (Paris 1914), du point ou chacune d'elles devient navigable, jusqu'a son embouchure, sera entierement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être enterdite a personne ; bien entendu que l'on se conformera aux reglements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que posible au commerce de toutes les nations".

Prin acest act, se stabileşte pentru anumite fluvii, — între cari şi Dunărea, — principiul libertăţii navigaţiei, în ceeace priveşte comerţul.

Pe baza acestor tratate internaţionale, ţările riverane libere, îşi crează societăţi de navigaţie cari capătă continuă desvoltare, şi care, în scurt timp, acaparează toate transporturile şi comerţul pe Dunăre, indiferent de pa-

vilionul societății sau de țara din care sau unde se transportă. Societățile mai importante cari au luat naștere în urma acestor două tratate, sunt :

Deutsche Donau Schiffharts Geselschaft (D. D. S. G.) — societate austriacă controlată și subvenționată de Stat, cu reședința la Viena.

Süddeutsche Donau Dampfschiffharts Geselschaft (S. D. D. G.) — societate germană particulară, cu reședința la Viena.

Societatea rusă cu reședința la Odessa.

Societatea sârbă cu reședința la Belgrad.

Magyar Allami Kiraly Folyam Tengeri Hajazasi Valalot (M. F. T. R.) societate ungară, cu reședința la Budapesta.

La noi, în anul 1834, sub domnia lui Alexandru Dimitrie Ghica Vodă, recunoscându-se pentru prima dată Principatul Valahiei, de către Turcia, dreptul de a naviga sub pavilion național, prima corabie sub pavilion valah, construită sub Ministeriatul lui Alexandru Vilara, și botezată „Marița", merge la Stambul să ducă daruri sultanului, din partea Domnitorului.

Este interesant de remarcat, că această corabie a fost pusă sub comanda unui căpitan de infanterie, Ion Cristescu, țara neavând pe atunci marinari ; în realitate însă, era condusă de un marinar italian, Giorgio Bruscho.

Jurnalul de bord al acestei călătorii se află și astăzi în arhivele Navigației Fluviale Române.

Deși călătoria începută la 7 Decembrie 1834 este terminată cu bine la 5 Iunie 1835, totuși un serviciu de navigație românească nu ia ființă decât abea 55 ani mai târziu.

* * *

După răsboiul Crimeei, în Tratatul de Pace dela Paris (30 Martie 1836), se atinge din nou chestiunea reglementării navigației pe Dunăre.

Articolul 15 din acest Tratat, prevede în mod general, că navigația pe Dunăre va fi reglementată după principiile stabilite în Congresul dela Viena, și precizează că :

— „....Sauf ces réglements (de police et de quarantine) il ne sera apportê aucun obstacle,quel qu'il soit, à la libre navigation de ce fleuve"., și apoi adaugă la art. 16 :

"...sous tous les rapports, les pavillions des toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite egalité".

Tratatul dela Paris, pune la punct echivocurile din actul Congresului dela Viena, stabilind principiile de bază: libertatea completă a navigației pe Dunăre, și egalitatea pavilioanelor tuturor țărilor, cari vor să facă navigație comercială pe acest fluviu.

De asemenea, în primul protocol al aceluiaș Congres, se prevede :

„...que la liberté du Danube et de ses embouchures, seront efficacement assurés par des institutions européenne,, dans lesquelles, les puissances contractantes seront egalement represanteés".

Prin articolul 17 al Tratatului, Dunărea este împărțită în două mari porțiuni :

Dunărea fluvială, dela Ulm la Brăila, și

Dunărea maritimă, dela Brăila la Mare.

Fluviul, fiind declarat internațional, se institue, pentru Dunărea maritimă, „Commission Européenne du Danube" (C. E. D.) la 1857.

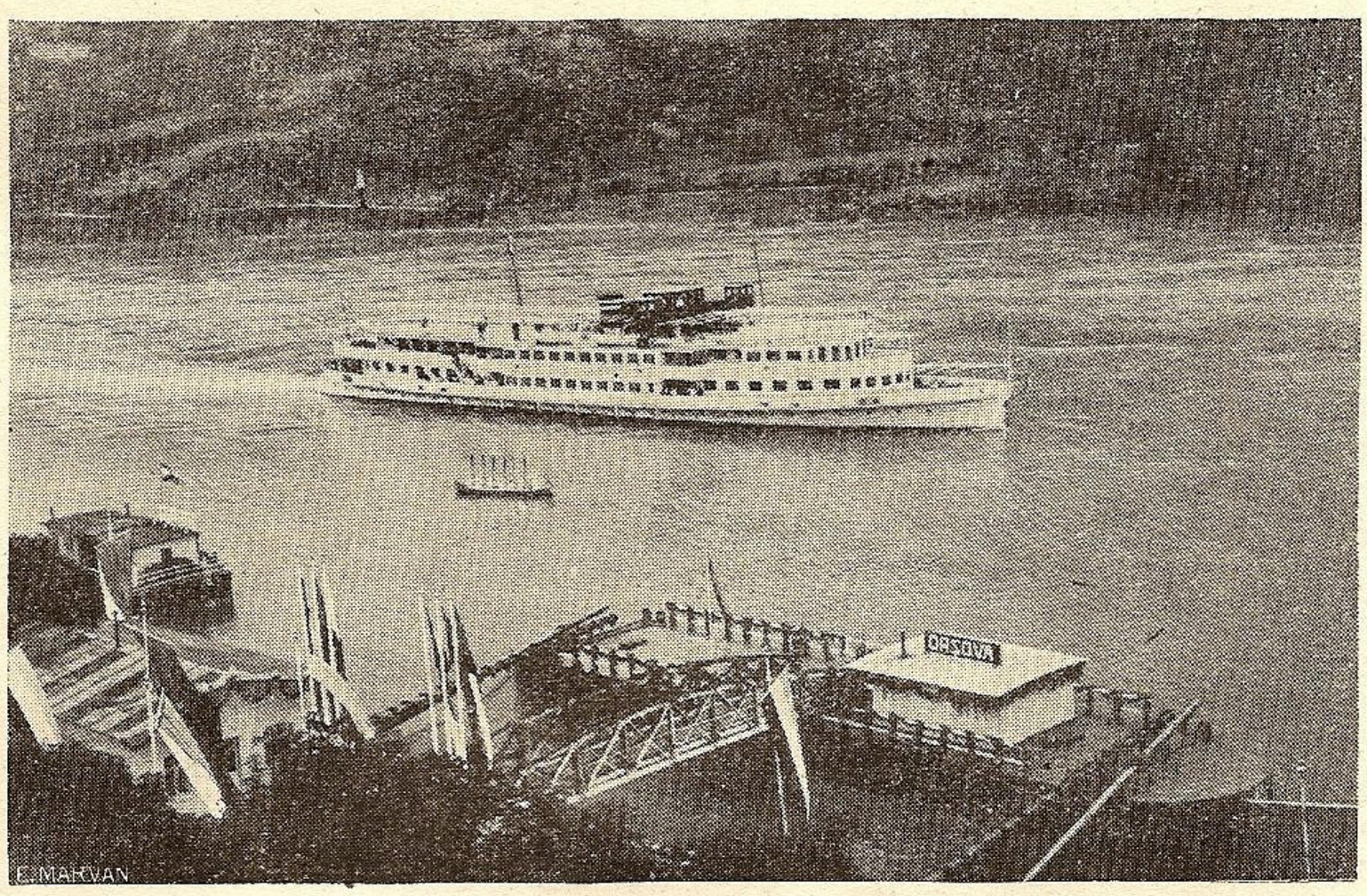
Această Comisiune, este constituită de reprezentanții Marilor Puteri și ai țărilor riverane.

C. E. D. elaborează la 2 Noembrie 1865, Regulamentul de navigație pe porțiunea aferentă, și are, — în afară de aceasta, — menirea de a asigura eficace, cele două mari principii : libertatea navigației, și egalitatea pavilioanelor.

Doi ani după Tratatul de pace, tot la Paris se încheie (19 Aug. 1858) — conform stipulațiilor Tratatului, — o convenție între : Franța, Austria, Marea Britanie, Rusia, Prusia, Sardinia și Turcia, pentru : „Organizare definitivă a Principatelor Unite ale Moldaviei și Valahiei".

In protocolul Nr. 18 din această Convenție, la art. 1, se spune :

„La navigation du Danube, depuis l'endroit ou ce fleuve devient navigable, jusque dan le mer Noire et depuis de la mer Noire jusqu'au dit endroit, soit en descendent, soit en remontant, sera entierement libre pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs et ne pourra être interdite a personne en ce conforment toute fois aux reéglements qui seront arrêtés pour sa police d'une maniére uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de tous les nations".



Un vas de pasageri modern al N. F. R.

* * *

Abia după 30 ani, la 31 Decembrie 1887 sub domnia regelui Carol I, fiind ministru al Lucrărilor Publice, P. S. Aurelian, se votează o lege prin care se hotărăște înființarea unui serviciu de navigație maritimă și fluvială pentru transportul mărfurilor și călătorilor.

Neacordându-se însă creditul necesar de 6.000.000 lei, acest serviciu de navigație rămâne un simplu proect.

Trei ani mai târziu, Regia Monopolurilor Statului încheie cu Serbia un contract pentru o furnitură importantă de sare, contract care prevedea livrarea anumitor cantități, la termene fixe.

Cum societățile de navigație streine, cari făceau transporturi la și din țara noastră nu și-au angajamentul

transporturilor cu dată fixă, sau cele cari s'au oferit să-l ia, cereau preţuri foarte mari, cari nu se puteau suporta pe preţul de vânzare al sării, se impune necesitatea creerii unui serviciu naţional de navigaţie pe Dunăre.

Proectul este propus de Directorul R. M. S.-ului din acea vreme, Grigore N. Manu, — este susţinut în Parlament de Ministerul de Finanţe, — M. Ghermani, — şi legea este promulgată de regele Carol I, la 18 Iunie 1890, Prim Ministru fiind G-ralul Gheorghe Manu.

Prin această Lege, se deschide pe seama Ministerului de Finanţe un credit extraordinar de un milion lei, pentru, — aşa cum prevede art 1 — „Cumpărarea vaselor necesare, spre înfiinţarea unui serviciu special de transporturi pe apă în trebuinţa Regiei Monopolurilor Statului".

In expunerea de motive la Legea de mai sus, se prevede că în afară de transporturile de sare pentru Serbia să se facă, atunci când vasele vor fi disponibile, transporturi cu plată pentru Stat sau particulari.

Acesta este primul pas care se face pentru navigaţia fluvială română şi pentru naţionalizarea transporturilor produselor româneşti peste hotare.

Din creditul acordat, se cumpără dela Societatea Austriacă de Navigaţie pe Dunăre (D. D. S. G.) remorcherul „Pax" de 750 H. P. şi 4 şlepuri de câte 350 tone capacitate fiecare.

Remorcherul este botezat „Despina Doamna" şi la 1 Noembrie 1890 se inaugurează la Tr. Severin, unde îi rămâne şi sediul, Serviciul de Transporturi pe Apă, inspector al noului serviciu fiind căpitanul Franasovici, iar comandant al remorcherului, căpitanul de vas I. Uratorio.

In cuvântarea de inaugurare Directorul G-ral al Regiei Monopolurilor Statului — Grigore Manu — spune:

„...nu este departe ziua când aceste modeste începuturi se vor transforma într'un serviciu complet de navigaţie română, şi atunci când vom avea fericirea de a vedea plutind sub pavilionul ce ridicăm astăzi o numeroasă flotilă de vase ale noastre, când vom putea duce peste hotare produsele muncii şi industrie naţionale cu propriile noastre mijloace, interesele comerţului român vor fi pe deplin asigurate, şi din ziua aceea vom fi reintraţi de fapt în exerciţiul drepturilor noastre străbune asupra acestui măreţ fluviu".

In anul următor — 1891 — parcul de vase este sporit cu încă două remorchere, —„Miron Costin" construit în 1874 la Budapesta şi „Petru Rareş" construit în 1891 la Lintz — şi opt şlepuri, apoi, succesiv cu încă două remorchere —„Severin" construit în 1892 la Lintz şi „Dragoş" construit în 1892 la Budapesta — şi 34 şlepuri de câte 650 tone capacitate fiecare, precum şi pasagerul „Brâncoveanu" construit în 1891 la Budapesta.

Pentru reparaţii şi noui construcţii, Regia cumpără în 1893 dela Societatea D. D. S. G. Şantierul naval din Tr. Severin, pe care aceasta îl înfiinţase acolo la 1858.

In 1894 se achiziţionează remorcherul „Basarab" construit în 1893 la Lintz.

Odată cu sporirea parcului de vase, Regia Monopolurilor Statului este solicitată să deservească traficul de călători şi mărfuri între porturile româneşti şi streine, aşa că treptat se înfiinţează agenţiile şi liniile următoare:

La 1894 cursa regulată de pasageri şi mărfuri între Giurgiu şi Rusciuk;

La 1895 cursa regulată de pasageri şi mărfuri între Galaţi şi Brăila;

La 1896 cursa regulată de pasageri şi mărfuri între Calafat şi Vidin.

Aceste linii sunt deservite de vasele: „Independenţa", „Dorobanţul", „Vulturul" şi „Călugăreni", pe care R. M. S. prin serviciul de transporturi pe apă le achiziţionează între timp.

In 1895 se cumpără dela Societatea Austriacă (D. D. S. G.) vaporul de călători „Orientul", căruia în 1908 i se schimbă numele în „Ştefan cel Mare", şi care este pus să deservească linia Galaţi-Brăila, aceasta având cel mai important trafic local de călători, şi în acelaş timp se convine cu numita societate să nu mai facă şi ea curse între Galaţi şi Brăila.

Tot în 1895 se construeşte în Şantierul naval din Tr. Severin vaporul de călători „Principele Carol".

Dau mai jos câteva date referitoare la transporturile şi veniturile Serviciului de Transporturi pe Apă, în anul 1896—1897.

Felul mărfei	Tone	Navlul în Lei
Cereale	33.060,6	137.942,20
Sare	33.833,893	224.988,65
Cărbuni	13.435,590	53.494,15
Piatră	4.271,6	10.099,35
Fier, fontă	5.007,620	15.493,10
Lemne	1.790	3.750
Pietriş	1.300	2.333.35
Tutun	522,253	2.966,25
Făină	500	1.833,90
Cărămidă	220,160	1.200
Pământ refractar	10	31
Total	93.451,716	455.131,95

Din cele 33.833.893 tone sare, s'au transportat:
In Serbia 24.549.723 cu navlul de 201,878,85 lei.
In Bulgaria, 6.270, cu navlul de 12.045 lei.
In Dobrogea, 3.014,170, cu navlul de 11.064,80 lei.
In acest an, Regia are 46 şlepuri, din cari, două au servit de şlepuri pontoane, iar celelalte 44, au o capacitate de 25.980 tone.

Incasările serviciului, în acelaş an (1896—1897) sunt:

Serviciul şi linia de navigaţie	Venituri din transportul călătorilor în lei aur	Venituri din transportul mărfurilor, remorcaje, expediţii poştale şi diverse în lei aur	Total lei în aur
Brăila-Galaţi	107.942,50	10.753,65	118.709,15
Galaţi-Brăila	100.586,95	10.518,90	111.105,85
Giurgiu-Rusciuk	52.685,30	12.292,80	64.978,10
Zimnicea-Şiştov	9.751	198	9.949
Calafat-Vidin	12.990,75	3.262,65	16.153,40
Severin-Cladova	3.828,75	135	3.963,75
Insp. Severin	4.440,30	473.917,35	478.357,65

In anul 1898, conducerea Regiei Monopolurilor Statului este încredinţată lui Vintilă Brătianu. Noul Director îşi dă seama de marea importanţă pe care o are în desvoltarea economică a ţării, navigaţia, şi porneşte la o reorganizare a acestui serviciu.

In concepţia sa, acest mijloc de transport nu trebue să se mărginească în a asigura legătura între oraşele româneşti de pe Dunăre, ci trebue, — mai ales, — să îmbrăţişeze traficul internaţional, şi în special acel dintre România, — care acum este la începutul perioadei sale de desvoltare, — şi Germania, care este ţara consumatoare a cerealelor noastre. In schimb, să se aducă din

Germania mașini și unelte de care agricultura și industria noastră are atâta nevoie.

Conducerea Serviciului de Transporturi pe Apă este încredințată în același an, Ing. Nicolae P. Ștefănescu, și odată cu noua organizare, i se schimbă și numele în „Serviciul Navigației Fluviale Române" ; iar sediul Serviciului se mută dela Severin la Galați.

Sub auspiciile acestei largi vederi a celor ce conduc Navigația Fluvială Română, se extind legăturile între porturile românești, și se adaogă în 1898 cursa de călători și mărfuri Brăila-Sulina, și cursa de mărfuri Călărași-Silistra-Ostrov.

In acelaș an, se înființează cursa de mărfuri între Galați și Tr. Severin, cursă care atingea principalele porturi bulgărești și toate porturile românești de pe acest parcurs.

La 11 Ianuarie 1899 se încheie o convenție pe 10 ani, cu Soc. Germană S. D. D. G. In această Convenție, Dunărea este împărțită în trei sectoare : Sulina-Belgrad, care era deservită exclusiv de N. F. R., Belgrad-Budapesta, era deservită de ambele (N. F. R. și S. D. D. G.), și Budapesta-Regensburg, deservită exclusiv de S. D. D. G.

In zonele exclusive, libertatea de acțiune era lăsată fără restricție, părți contractante care avea exclusivitatea ; iar în zona de mijloc libertatea de acțiune era restrânsă de achiziționarea transporturilor făcute de fiecare parte contactantă.

Convenția prevede, la art. 22, că transporturile efectuate în comun vor trebui să fie făcute cu o viteză de minimum 70 km. în amonte și 140 km. în aval, viteză socotită pe ziua de 24 ore. Kilometri erau socotiți fictivi la navigația în amonte și se socoteau astfel :

In regiunea Gura Văii - Moldova Veche distanța reală se înmulțea cu 3,3.

In regiunea Gönyö — Viena distanța reală se înmulțea cu 2.

In regiunea Viena — Wilhelmshafen distanța reală se înmulțea cu 2,5.

La navigația în aval, km. erau cei reali parcurși.

Grație acestei convenții, traficul direct Româno-German capătă desvoltare din ce în ce mai mare, iar produsele românești ajung pe Dunăre până la Regensburg.

O deosebită atenție se dă transportului de produse petrolifere la export, construindu-se tancuri speciale. De asemenea se încheie cu Calea Ferată Română o convenție prin care se înființează un trafic combinat C. F. R.-N. F. R., cu tarife speciale directe pentru mărfuri și călători.

Tot în 1899 se achiziționează pasagerele „Cerna-Vodă" și „Tr. Măgurele", construite în acest an la Budapesta, și remorcherul „Radu Negru", construit tot la Budapesta în 1899.

In 1898 și 1899 se construesc încă 10 șlepuri și 6 tancuri.

In anul 1900 se construesc la Șantierul Tr. Severin pasagerul „Vasile Lupu" și remorcherul „Alexandru cel Bun".

In 1901 se construește un șlep, remorcherul „Călărași", și pasagerul „Giurgiu", tot la Șantierul Tr. Severin.

In 1902 se construesc 3 șlepuri și în 1904, patru.

(va continua în nr. următor)

„TUDOR"
SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI
Fabrica și biroul central : BUCUREȘTI II, Calea Dorobanților 105 — Telefon : 2-18-35
Adresa telegrafică : „FABRICATUDOR"

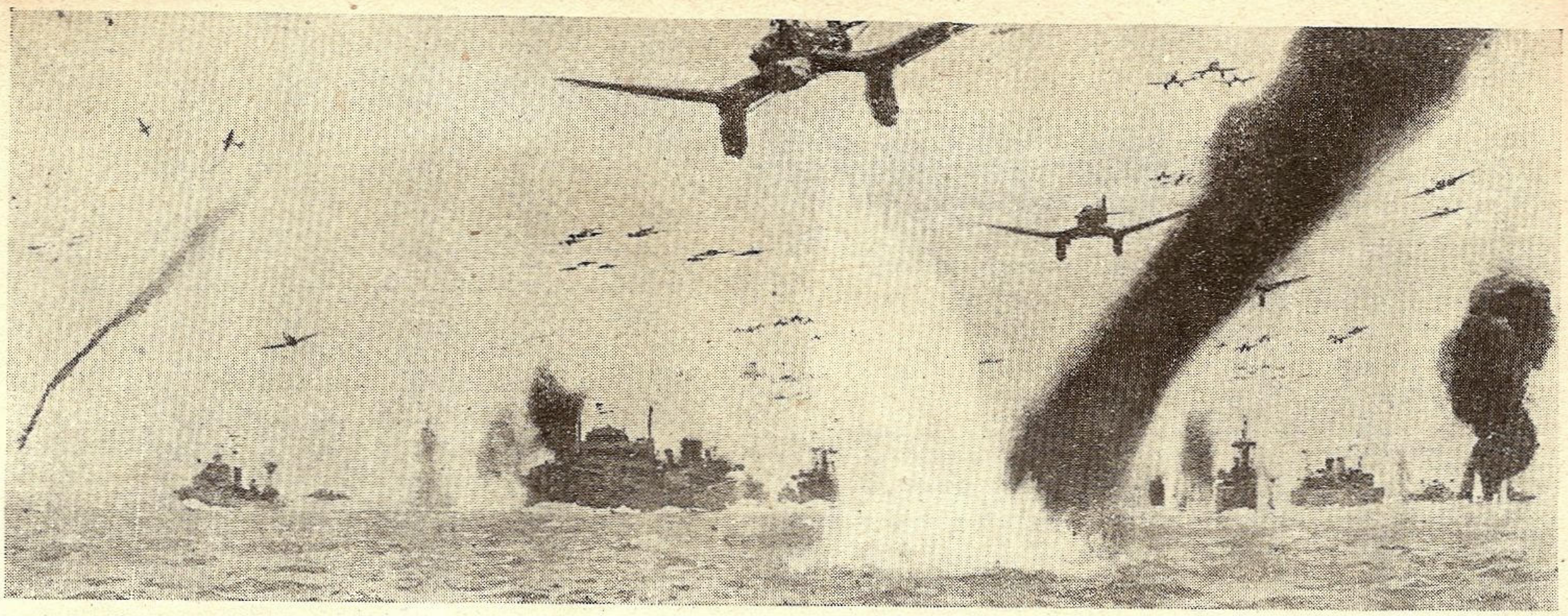
ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI,
IN TOATE MĂRIMILE OBIȘNUITE

ACUMULATORI STAȚIONĂRI
pentru uzine, substațiuni și tramvaie electrice / stațiuni telegrafice și telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACȚIUNE
pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / cărucioare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"
pentru luminatul și pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

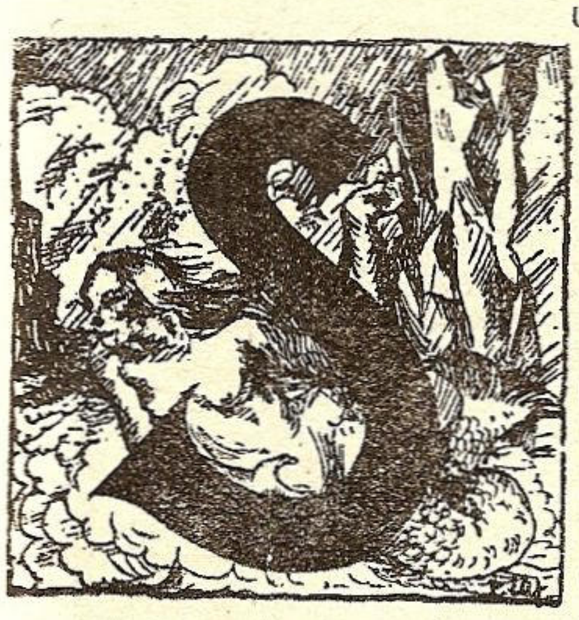
La cerere studii, proiecte și oferte fără plată prin inginerii specialiști ai societății.



Atacul aerian a unui convoi.

Navigaţie în convoi *sau* navigaţie izolată ?

de Cpt. COSTEA GH.



ubmarinele germane şi-au intensificat mereu activitatea, astfel că tonajul de vase scufundate au atins cifre ce au pus pe gânduri pe adversari. Această continuă grijă şi frământare se constată din numeroasele discursuri ţinute şi ca urmare noui măsuri luate pentru a îndepărta pericolul submarin mereu în creştere. Se pare astfel că sistemul convoaielor ce fusese pregătit cu îngrijire dela începutul războiului şi în care englezii şi-au pus toate speranţele, este pe cale de faliment. Am arătat în articolul „Sistemul Convoaielor" cauzele ineficacităţii acestui sistem, cu toată exemplara organizare la care s'a ajuns, organizare pe care presa engleză o publică cu lux de amănunte pentru liniştirea celor îngrijoraţi şi mai ales pentru a demonstra că Guvernul îşi dă toată osteneala pentru a învinge pericolul submarin. Iată un scurt rezumat al modului cum se organizează convoaele:

In fiecare zi se întâlnesc undeva în Anglia reprezentanţii guvernului cu reprezentanţii economiei naţionale în şedinţe. Hotărîrile lor au o deosebită importanţă în conducerea războiului maritim.

Participarea la şedinţă este numeroasă, căci sunt de faţă peste 40 membrii din înalţii funcţionari de resort şi reprezentanţi ai organizaţiilor. Sunt prezenţi patru miniştri: cele trei părţi ale armatei engleze şi delegatul armatei americane. Apoi fiecare fel de transport are delegatul său adică: navigaţia de larg, navigaţia de coastă, cea din Canalul Mânecii, căile ferate, drumurile. Fiecare port important al Angliei îşi are acolo delegaţii săi, locurile lor fiind marcate la masa lungă a conferinţei prin tăbliţe mari cu numele portului ce-l reprezintă. Fiecare din ei are câte un telefon in faţa lor cu care poate intra imediat în legătură cu Londra, Liverpool, Glascow, şi aşa mai departe ca să poată răspunde la câte o întrebare pe care cercul conferinţei iar pune-o şi la care nu poate răspunde — eşind din sfera sa de activitate — dar a cărui lămurire este absolut necesară pentru continuarea şedinţei. Toate vasele ce navigă spre Anglia din orice port al lumii primesc un ordin de navigaţie dela Ministerul Transporturilor de Război din Londra prin biurourile sale existente în toate porturile. De obicei se face cunoscut vasului portul de destinaţie înaintea începerii călătoriei; dacă nu, vasul află portul de destinaţie abia către sfârşitul traversadei. Adesea chestiunea portului de destinaţie este lăsată în suspensie deoarece nevoile consumatorilor mărfii încărcate se schimbă pe timpul traversadei, astfel că Ministrul Aprovizionării decide ca acea marfă să fie luată în primire de alt port decât cel stabilit la început. De când forţele armate americane se transportă spre Anglia şi teatrul de operaţiuni european, se cer condiţiuni speciale de transport. Deaceea delegatul american are un rol important. In cuprinsul acestor publicări de amănunte se spune textual: „Convoaiele se apropie uneori mai repede alte ori mai încet. In situaţii grele venite pe neaşteptate trebue să fii în măsură să înţelegi necesitatea de a reacţiiona. Mereu se joacă un joc mare în care vieţi şi bunuri se află tot timpul în pericol".

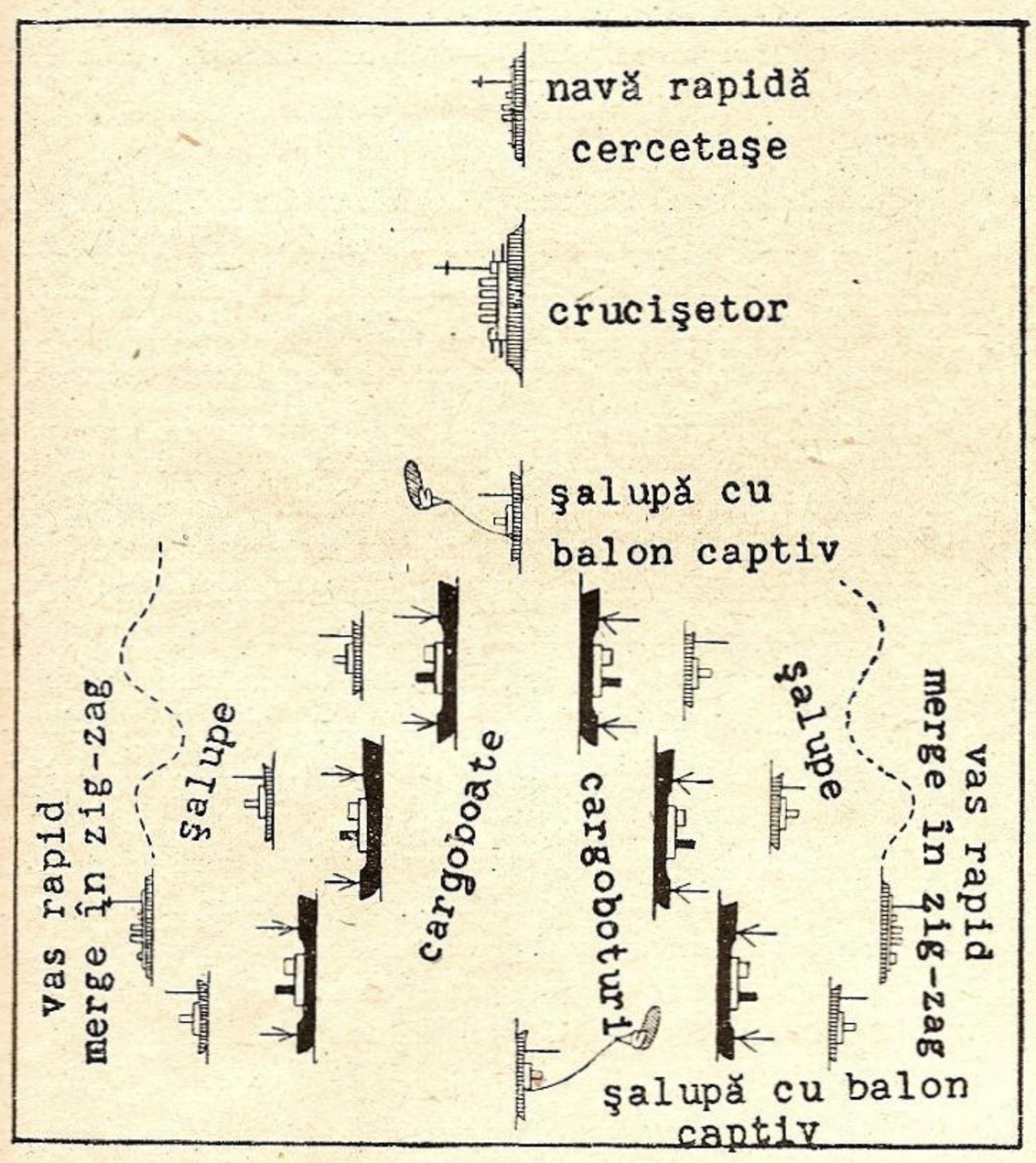
Din toate acestea se vede că sistemul convoaielor este organizat cu toată grija pentru a se evita cât mai mult pierderile de tonaj. Totuşi pierderile se produc şi trebue să recunoaştem excelenta organizare tactică de luptă a submarinelor germane care obţin succese cu toată organizarea engleză.

Faţă de pierderile mereu crescânde, englezii şi americanii au căutat noui mijloace de a combate pericolul submarin. Dar toate armele noui apărute, pe care ştirile de presă le-au anunţat regulat s'au dovedit până în prezent a fi nesatisfăcătoare. Şi atunci s'a recurs la alte soluţii. In primul rând americanii s'au gândit să rezolve problema tonajului prin construcţii masive de vase în serie care să întreagă pierderile. Au pus în construcţie tipul de vas numit „Liberty". Acestea

sunt vasele de 6800 tone, cu o capacitate de circa 1000 vagoane, de 10—11 noduri viteză, cu un echipaj mic de 44 oameni considerat de americani ca un avantaj.

Dar aceste vase construite în grabă şi cu material slab nu au corespuns deloc aşteptărilor, deşi ele au fost puse în serviciu cu mare reclamă şi mult sgomot obişnuit americanilor. Căci vasele, navigând în convoiu, au viteza scăzută la 8—9 noduri, deoarece navigaţia în convoiu comportă o scădere de circa 20% din viteza maximă. Ori, această viteză este cea care dă şanse extraordinar de mari submarinelor. Depărtarea între New-York peste Atlantic până la coasta engleză este de 3000 mile. Cu 9 noduri un convoiu străbate această distanţă în 14 zile, timp suficient ca acest convoiu să fie atacat până la distrugere de submarinele germane, aşa cum s'a şi întâmplat de numeroase ori dealtfel.

Este deci complet explicabil dece voci influente de dincolo şi de dincoace de ocean s'au ridicat contra acestor vase şi susţin acum ideea construirii de vase rapide, viteza fiind după părerea lor, cel mai bun mijloc de apărare contra submarinelor.



Schema unui convoi excortat.

Construcţia acestora se loveşte însă de mari greutăţi pe care Primul Lord al Amiralităţii britanice le-au scos în evidenţă şi a fost primul care s'a ridicat contra realizării acestor planuri.

Dar nici chiar vasele mai rapide nu se pot sustrage complet atacurilor de submarine. Un exemplu ni-l oferă torpilarea de curând a vaporului de mare viteză „California Star" care încrezător în iuţeala sa naviga izolat spre Anglia cu o încărcătură de 4 milioane kgr. carne şi 7 milioane kgr. unt cu care s'a dus la fund.

Dintre greutăţile enumerate de Lordul Alexander este aceea a timpului îndelungat necesar transformării industriei şantierelor pentru a trece dela construcţia vaselor încete la construcţia acelor cu viteză mare. El a subliniat aceasta prin cuvintele: „Vasele rapide sunt ideale, însă ar însemna să ne lăsăm în voia soartei, dacă am căuta să construim numai vase de viteză din cauza importului excesiv de care ţara aceasta are nevoe". Aceasta înseamnă că adversarii sunt în plină criză a tonajului şi au nevoe imediată de vase noi. De aceea pun să se construiască vase simple ce se construesc relativ repede, dar care au viteză mică.

Şi acest timp mai îndelungat de construcţie este necesitat de maşinile mai mari care trebuesc, de o formă mai convenabilă pentru viteză mare ce urmează a fi studiată.

Pe de altă parte, maşinile fiind mai mari, spaţiul disponibil pentru transportul mărfii va fi mai mic, adică va fi nevoe să se mărească tonajul vasului pentru a putea încărca aceiaşi cantitate a unui vas lent de un tonaj anumit. Construirea lor trebue făcută de un personal specializat bine format care lipseşte în mare măsură atât în Anglia cât şi mai ales în Statele-Unite unde se fac în ultimul timp aproape toate construcţiile de vase noi.

Şi chiar dacă s'ar reuşi să se construiască aceste vase repezi în serie, se pune întrebarea dacă ele vor fi puse să navige în convoiu sau izolat. In primul caz greutăţile ce se ivesc sunt şi mai mari, căci navele de însoţire şi protecţie ar trebui să aibă un important excedent de viteză, ca să-şi poată îndeplini cu eficacitate rolul de apărarea convoiului. Adică cu cât creşte viteza vaselor de comerţ, în mod automat trebue ca viteza navelor de război excortatoare să crească. Asta înseamnă că toate tipurile de vase de răsboiu ce escortează, ca de exemplu corvetele, nu vor mai fi bune, trebuind ori să fie înlocuite, ori să se renunţe la ele, iar navele de război ce îndeplinesc condiţiunea vitezei nu vor mai fi suficiente.

In navigaţie izolată, exemplul „California Star" a dovedit că viteza nu este un mijloc sigur de a scăpa de de pericolul submarin, ci aceste vase au nevoe de mijloace puternice de apărare. De aceea în cercurile de constructori navali din Anglia s'au făcut propuneri în ultimul timp să se construiască un model de vas mixt de comerţ şi de luptă şi anume: să se construiască unităţi de 18—20.000 tone cu viteză mare, cu armament puternic, cu compartimente laterale de protecţie contra torpilelor, cu avioane la bord, adică un amestec de vas de comerţ-navă de război. Aceste vase mixte au marele desavantaj că nu pot utiliza pentru transportul mărfii decât o parte din deplasament, restul fiind sacrificat armamentului. Pentru realizarea acestor planuri este nevoe de timp, material bun şi un personal constructor bine specializat, trei factori pe care inamicul nu îi are la dispoziţie. Bineînţeles că vor putea realiza un număr redus de asemenea vase repezi de „comerţ-război" care să transporte în siguranţă un anumit tonaj de mărfuri peste ocean. De aici însă şi până la creearea uneii flote mixte care să transporte milioane de tone pe care Anglia şi necesităţile de război le cer este o cale foarte lungă şi deci realizarea priveşte un viitor îndepărtat. In orice caz americanii au adoptat ideea şi sunt convinşi de reuşita ei. Faptul însă că în Anglia oamenii serioşi s'au gândit să pună în locul vaselor de comerţ obişnuite, vapoare repezi mixte, „comerţ-război" dovedeşte cât de sdruncinată este încrederea în sistemul convoaelor.

Faţă de extraordinarul succes al submarinelor germane pe toate mările contra convoaelor şi contra vaselor repezi navigând izolat, puterile pactului tripartit şi aliaţii lor pot aştepta în linişte deslegarea ce adversarii aliaţi o vor da discuţiei puse asupra problemei „Navigaţie în convoiu sau navigaţie izolată".

Cpt. COSTEA GH.

GLASUL PRESEI

De Sărbători, Marinei noastre

de general Grigorescu Traian

Domnul general Ion Manolescu, care în fiecare toamnă a mers prin meleagurile, pe care au luptat trupele noastre, scrie în lucrarea sa „Pe urmele războiului" — atunci când i s'a spus, la Stalino, că generalul Grigorescu a trecut spre front — între altele: „...De sigur, el ofiţer de rezervă mult mai tânăr decât mine, care sunt în retragere şi cu douăzeci de ani mai înaintat în vârstă decât el, am fost împinşi către front de nostalgia carierei şi de nevoia de a trăit acolo într'un mediu cu mult simplificat, încadrat în eroism şi jertfă, nu complicat ca cel din interior, de atâtea şi atâtea cute sufleteşti şi interese meschine, care se topesc în mediul războiului ca rezidurile în cazanele de topire şi de transformarea lor în altceva mai „util".

Da, de sigur, am simţit la fel deoarece adevăratul ostaş, după ce a părăsit oştirea — când vârsta şi legile îi indică că trebuie să se retragă — rămâne, pentru tot restul vieţii, cu o nostalgie, pe care nu toată lumea o poate înţelege; cu un dor ce nu-l mai poate împlini, de a mai trăi viaţa camarazilor pe care-i simte copii ai săi şi fraţi mai mici.

Nostalgia fostei cariere şi dorul acesta sunt mai vizibile la marinari. Se vede că de aceia, în marine cu tradiţii vechi, foştii comandanţi, care s'au distins în serviciu, capătă dreptul de a fi îmbarcaţi tót restul vieţii. Astfel un fost comandant simte mai puţin greutatea despărţiei impusă de sfârşitul carierii, iar prezenţa pe vas este un simbol, un îndemn, mai ales în vremuri grele şi nu rare ori, lunga sa experienţă poate fi încă de folos comandantului mai tânăr.

Inainte de orice, acest dor m'a împins anul trecut să merg să trăesc ceva din viaţa ostaşului nostru în luptă, pe uscat, pe apă şi în aer, până pe malurile Volgei, în Stalingrad, pe care le priveam cu atâta mândrie, gândindu-mă că românul a ajuns până acolo, pentru dreptatea lui.

Acelaşi dor m'a făcut acuma să plec din nou, pornind pe mare, în mijlocul bravilor noştri marinari, unde sufletul trupei şi al ofiţerilor îl simţi şi îl coprinzi, cu mult mai uşor şi mai strâns în jurul comandantului care este *mereu şi comandant şi prima sentinelă.*

Anul trecut am căutat să arăt ceeace mi s'a părut mai puţin cunoscut marelui public asupra marinei şi aviaţiei şi am descris câte ceva din cele văzute şi trăite în acţiunile de război, în luptă, spre Bosfor, Crimeia, pe Don, în Stalingrad şi Caucaz.

Acum însoţind din nou vasele noastre, ale căror misiuni atât de grele, nu contenesc — succedându-se într'un ritm deosebit de accelerat — nu mă pot opri de a releva, ca omagiu, ceva din ceeace caracterizează marina noastră care, cu mijloace atât de reduse, duce războiul de azi cu o dârzenie neînchipuită şi cu elan, bravură şi randament neîntrecut graţie dibăciei şi virtuţilor pe care le-a arătat totdeauna.

Nu vreau să repet ceiace am scris deja odată când am arătat cât de mare-i pericolul de moarte care însoţeşte vasele noastre la tot pasul, din momentul când pleacă până reintră în port, din cauza minelor de atâtea categorii, torpilelor, submarinelor, avioanelor, care le urmăresc sau le aţin calea peste tot.

Nu mai descriu ce luptă duc şi la ce mijolace recurg marinarii noştri pentru a apăra şi duce convoiurile — cea mai importantă misiune, azi, pentru marină — ca să ajungă cu bine la destinaţie. Alegerea de drumuri întortochiate, zig-zagare în convoiu, tot felul de prevederi şi expediente pentru evitarea loviturilor şi atacurilor inamice ca şi vicleniile de fineţe şi îndrăzneală de necrezut ce se pun în joc când situaţiunea impune lupta, sunt lucruri cu totul obişnuite pentru marinarii noştri.

Ar fi de prisos să mai scot în relief încordarea în care stă echipajul, pe nopţile de neagră întunecime, şi mai mult pe cele cu lună ca ziua, în cap cu comandantul care nu doarme câte două, trei şi chiar mai multe zile, veghind la comandă.

Mă simt obligat însă, — oricât de mult aş repeta — să insist, înainte de orice, asupra valorii operaţiunilor marinei noastre şi a meritelor ei.

In general, cum am mai spus, un „homo trestris", este impresionat când aude de o mare luptă navală, de multe vase scufundate, explozii, morţi, răniţi. Inţelege însă greu câtă destoinicie, spirit de sacrificiu şi bravură trebuesc unei flote mici ca să întreprindă operaţiuni într'o mare cu cadrul restrâns şi atât de năbădăioasă ca Marea Neagră, minată la tot pasul, unde inamicul este de douăzeci de ori mai tare, mai numeros.

Pentru a lămuri mai uşor şi face pe oricine să priceapă, găsesc sugestiv să dau din nou câteva date concrete care vor fi edificatoare şi ţin loc de orice demonstraţiune.

Astfel:

Afară de minare, dragare şi acţiuni ofensive, ca şi acţiuni de apărarea coastelor, marina noastră a executat peste 1100 (una mie una sută) acţiuni de război pe mare, făcând peste 320.000 (treisute douăzeci de mii) mile marine, adică de vreo patrusprezece ori ecuatorul pământesc. A executat 32.000 ore de misiune. A escortat peste 1.700 (una mie şapte sute) vase spre răsărit, cu peste 200.000 (două sute mii) vagoane de materiale. A suferit 105 (una sută cinci atacuri de submarine şi 400 (patrusute) atacuri de aviaţie adică ceiace ar reveni că una din două misiuni a fost atacată. A evitat şi scufundat numai în apropierea convoiurilor, 11 (unsprezece submarine şi a doborât 32 (treizeci şi două) de avioane.

Din datele de mai sus, oricine poate deduce mărimea aportului şi importanţa luptei marinei române pentru operaţiunile din răsărit şi cât de meritate sunt laudele ce i s'au adus în atâtea rânduri de străini.

Meritele ca şi importanţa ei impresionează şi sunt simţite în adevărata lor valoare când o vezi în luptă, atunci şi gândurile găsesc în ea obiect de mai adâncă preocupare. In puţinele clipe de răgaz la Sevastopol, trecând repede prin fiecare colţ al portului — hidroscala, şantiere, docuri etc. — ieşind puţin pe străzile pustii ale oraşului distrus şi mort de azi, zărind câte ceva din fostul muzeu al marinei, mi s'au asociat o sumedenie de impresii — culese din această scurtă vizită, din drumul făcut pe nopţi senine şi de furtună pe mare, din încrederea ce transpiră la soldaţii noştri pe care i-am întâlnit la Sevastopol, din cele văzute în trecut, prin porturi străine, din cimitire de vase de pe urma războiului trecut, dintre care tipic mi s'a părut cel dela gura Potomacului, din vasele de război şi materiale de tot felul văzute în alte marine — cu ideile deja formate asupra nevoilor noastre şi ceiace s'a evidenţiat în războiul actual, în materie de marină şi cu toate realizările marinei noastre în campania intrată deja în al treilea an. Nu-i locul, şi nici spaţiul n'ar permite, să expun toate acestea. Două puncte însă se reliefează într'o lumină care le face să fie azi, mai bine văzute.

Ca mica noastră marină să poată executa operaţiuni de război cu succes în faţa unui adversar cu atât superior ca forţă, nu poate fi o întâmplare — deşi norocul are şi el coeficientul său — ci este datorat virtuţilor şi mai ales unei stări de spirit a marinei noastre greu de redat dar pe care o simţi când stai în mijlocul marinarilor în momentele grele de încordare şi durată.

Când urmăreşti şi vezi raportul dintre mijloacele şi randamentul util al marinei noastre — care de secole n'a mai avut ocazia, până la războiul actual, să lupte pe mare — te întrebi în mod firesc: este acesta ca la armata de uscat, manifestaţia calităţilor de neîn-

trecut soldat ale românului de totdeauna sau în lupta lui cu marea şi pe mare cu toţi duşmanii mai posedă ceva deosebit. Da, mai are o moştenire la care nu toată lumea se gândeşte. In afară de faptul că în vechime şi în tot trecutul apele au ţinut loc de drumuri, pe care trebuia să le organizezi şi să le aperi, poporul nostru nu a fost numai un popor de munte şi de câmpie ci în măsură mai mare de cât s'ar crede şi de apă. Incepând cu îndrăsneţii plutaşi şi până la vajnicul luptător de pe mare neamul nostru de mii de ani a dat mereu cărăuşii şi paznicii cei mai buni ai drumurilor de apă.

De aceia marinarul român a fost este şi va fi mereu căutat ca un element fără pereche pe mare.

Micile ţări româneşti, începând chiar cu primele lor înjghebări au însemnat totdeauna destul de mult în Marea Neagră, prin vasele construite, conduse în toate luptele cu natura şi cu tot felul de duşmani de marinari ieşiţi din sânul lor care au fost aceiaşi întreprizi îndrăzneţi luptători care după retragerea lui Aurelian au avut hotărîrea şi puterea să nu renunţe ci să continue şi mai dârz a acţiona şi a se apăra pe uscat şi pe apă în afara scutului roman.

Feldmareşalul rus Romantzoff, în raportul ce face împărătesei Ecaterina II-a, după ce arată valoarea marinei moldoveneşti în trecut — după documentele de pe vremea lui Ştefan cel Mare — spune între altele: „...Astfel moldovenii rămăseră stăpâni ai Mării Negre până la luarea Constantinopolului de Mohamed al II-lea care năvăii asupra Crimeii, alungă pe genovezi din Cafa şi începu războiul contra Moldovei".

Pe vremea lui Ştefan cel Mare, moldovenii, şi pe vremea lui Mircea cel Bătrân, muntenii, au ajuns apogeul cu vasele lor pe Dunăre şi mare.

După căderea cetăţilor Chilia şi Cetatea Albă sub Turci, flota moldovenească n'a mai putut activa pe mare decât clandestin sau cu vase de piraţi, în asociaţiunile căzăceşti dela gurile Niprului. Totuşi marinarii români sub diferite forme, s'au păstrat şi s'au format mereu, călindu-se în cele mai mari greutăţi.

Atât marinari simpli cât şi constructori ca şi comandanţi de vase au fost mereu apreciaţi, au fost căutaţi şi chiar luaţi cu forţa când de ruşi când de turci.

Chiar după apariţia cuncurenţei austriace pe Dunăre şi după excluderea tuturor flotelor depe Marea Neagră de către ruşi (prin pacea dela Kuciuk-Kainargi) — când românilor li s'a redus posibilităţile de întreţinere ale vaselor mai importante — marinarii români au continuat în număr destul de mare meseria lor în care şi-au păstrat milenara tradiţie şi virtuţile lor moştenite.

Această preţioasă moştenire unită cu bravura românească de totdeauna ne dă marina pe care o avem şi cu care ne putem atât de mult mândri.

Azi încă, marinari naufragiaţi de câte două trei ori, luptă cu elan şi bravură fără seamăn.

Toţi marinarii în mijlocul cărora am fost anul acesta, ca şi în anul trecut i-am văzut şi simţit, gata oricând de orice sacrificiu, dar nu numai pe unul l-am auzit spunând — ca un refren — „orice jertfă nu-i prea mare dar avem şi noi o dorinţă.: după războiu să se înţeleagă mai bine rostul marinei şi să se facă mai mult din ceeace trebue marinei ţării româneşti".

Este, în adevăr, nevoe ca toată lumea, marele public chiar, să fie mai lămurit ca să înţeleagă şi să simtă mai mult importanţa şi valoarea marinei pentru o ţară a noastră.

Prin dorinţa exprimată de aceşti bravi gata de orice sacrificiu se aude glasul marinarilor neamului în şir de mii de ani, care cere, pentru ţară, cu orice preţ, bună ieşire la mare şi vase fără de care nu poate respira şi trăi.

Noi vechii ostaşi simţim cu tot sufletul alături de camarazii noştri, care pe uscat, pe mare şi prin aer, luptă atât de brav; toate nevoile lor sunt nevoile noastre, bucuriile lor sunt bucuriile noastre şi suntem atât de mândri de gloria lor. In dorul nostru neîmplinit, de a lupta cu ei alături, ne mângâiem cu gândul că munca şi strădania noastră de o viaţă întreagă aduc şi ele aportul lor acolo în luptele grele ale neamului care-şi cere dreptatea. Şi spunem şi noi vorbele spuse de ai noştri, la al 3-lea centenar al universităţii din Padova — făcând aluzie al scutul ce am fost aci pentru cultura occidentului — „la gloria dumneavoastră avem şi noi partea noastră", noi gândindu-ne la ceiace am semănat şi lucrat. Iar în măsura în care putem aducem şi noi omagiu bravurei camarazilor din luptă, fiecare cum înţelege, chiar când riscă să nu rămână înţeles decât de cel care-l primeşte; ca jongleurul din Notre-Dame în faţa Maicii Domnului. Acum de sfintele sărbători acest omagiu este şi mai bine venit.

Am mers cu bravii noştri marinari şi i-am văzut în războiu anul trecut şi acum. Nimic nu i-a clintit de pe linia de sacrificiu, curaj şi dragoste de ţară neprecupeţite. Nici oboseala, nici greutăţile, nici lupta cu natura şi cu inamicul sălbatec de douăzeci de ori mai mare nu i-a micşorat puterile fizice şi morale. Ei sunt aceiaşi pe care i-am cunoscut în timp de pace, pe care i-am văzut şi admirat în timp de războiu.

Din adâncul sufletului aduc omagiu celor care nedormiţi, tot acest războiu străbat, fără răgaz, mările şi luptă pentru dreptatea şi gloria neamului nostru.

(Universul)

Marina noastră

de Pamfil Şeicaru

Au fost citate cu ordin de zi marina Regală şi Comercială atât de comandamentul românesc cât şi de cel german. Este un act de dreptate, este o îndreptăţită recunoaştere a valorii active a unei unităţi a armatei noastre. Câţi dintre noi ştim că tonajul flotei sovietice a fost de zece ori mai mare decât tonajul flotei româneşti, pentru a-şi da seama de cutezanţa unei lupte duse de aproape trei ani? Este un act de curaj să înfrunţi nesiguranţa întinsului de ape, este un act de mare curaj să înfrunţi o luptă navală, dar cum să calificăm acţiunea marinei româneşti, care se luptă cu un adversar de zece ori mai mare?

Dacă legenda biblică a luptei micului David cu uriaşul Goliat poate fi aplicată, actualizând-o, se potriveşte de minune luptei duse de marina românească împotriva celei ruseşti. Firește că puţini, în afară de cei tehnic calificaţi, îşi dau seama de importanţa acestei eroice, necunoscute lupte, dar dacă nu a fost posibilă o întoarcere a frontului printr'o debarcare la Odessa, dacă Ruşii nu şi-au putut îngădui luxul unei demonstraţii politico-militare în Dobrogea, se datoreşte acestei forţe ocrotitoare a coastelor Mării Negre: marina românească.

Este adevărat că nu ne-am dat seama de importanţa marinei, că toată politica apărării frontierelor noastre — fiindcă noi am avut o concepţie strict defensivă — a ignorat importanţa celor 470 de kilometri de coastă a Mării Negre şi în douăzeci de ani, cât ne-a dat răgaz pacea, nu am făcut sacrificiile bugetare, pe care le impunea situaţia noastră maritimă, cum este tot atât de adevărat că toată această neluare în seamă a fost scump plătită. Să ne închipuim un singur moment că s'ar fi succedat la conducerea ţării oamenii de stat, adică oameni politici capabili să vadă peste imediat şi să scruteze tainele viitorului: fără îndoială că ei ar fi impus o politică a Mării Negre, adică ar fi realizat toate imperativele unei frontiere marine; care ne-ar fi fost situaţia în 1941?

Am fi nedrepţi cu şefi marinei, dacă i-am socoti absenţi în toată această fază pregătitoare, toţi fără excepţie au indicat necesităţile minime ale marinei, dar n'au fost luaţi în considerare. Bugetele ţării dela 1919 până la 1939 stau mărturie a puţinei importanţe ce s'a acordat marinei, socotită mai mult un lux decât o necesitate. Dacă am fi avut o marină de trei ori mai puternică — şi o puteam avea — ne-ar fi fost mai uşoare: cucerirea Odessei, atacul Sevastopolului, luptele din Caucaz. Dacă de zece ori mai mică şi marina românească a avut curajul de a înfrunta şi intimida flota rusească din Marea Neagră, care ar fi fost capacitatea de luptă şi rezultatele marinei noastre dacă am fi sporit-o de trei ori ca tonaj, ca forţă, printr'o politică prevăzătoare de organizare a siguranţei frontierei maritime?

Este adevărat că în general armata noastră a surprins prin curajul, prin capacitatea ei tactică, prin voinţa de luptă, dar nu este

bine să ascundem adevărul: aliaţii ca şi adversarii ne-au judecat cu severitate din punct de vedere al capacităţii militare.

Totdeauna am ştiut să facem tot ce ne stă în putinţă pentru a ne proecta, în conştiinţa altor popoare, aşa cum nu suntem. Este foarte adevărat că am făcut tot ce ne-a stat în putinţă spre a nu fi luaţi în serios, că am lăsat aparenţele să confirme bănuelile aşa de puţin măgulitoare, dar, dincolo de aceste defăimătoare aparenţe, continuau să perziste intacte marile calităţi ale poporului român.

De aproape trei ani poporul român este în luptă, de aproape trei ani marina noastră înfruntă calmă, neînfricată, un adversar de zece ori mai puternic, ca să-şi sporească victoriile.

Evident, când vorbim de marină în timp de război, ne gândim la marina militară, uitând participarea activă pe linia de luptă în condiţii egale a marinei comerciale. Firește, astăzi nu pot fi citate faptele eroice ale marinarilor ce-au executat cu marina comercială cele mai grele transporturi, cu o liniştită înfruntare a riscurilor ce aproape escludeau şansele de salvare; a vorbi de contribuţia, de sacrificiile marinei comerciale ar însemna o atingere a secretului operaţiilor. Dar se poate spune, fără exagerare, că nu a existat, din punct de vedere al riscurilor eroic înfruntate, nici o deosebire între marina de răsboiu şi cea comercială.

Mă întrebam adesea: de unde vine această familiarizare aşa de grăbită a românilor cu marea? Am căutat să identific origina echipajului unui submarin şi am rămas surprins că numai doi erau de fel din vecinătatea mării, toţi ceilalţi erau recrutaţi din regiuni de munte, ca şi din regiuni de deal şi de câmpie, adică oameni cari nu cunoscuseră marea. Iar aceşti fii de ţărani păreau că sunt descendenţi de milenii din oamenii mării, din înfruntatorii temerari ai întinsurilor pline de taine ale apelor. Pe bună dreptate d. Mihai Antonescu a spus că „ţărănimea este marele rezervoriu biologic al naţiunii". Făcuseră cu submarinul cele mai îndrăzneţe acţiuni, erau pasionaţii riscurilor, nestăpâniţii unui spiirit ofensiv, şi în ochii acestor năzdrăvani citeai acel firesc, ca şi când splendidele lor isprăvi fuseseră fapte fără importanţă. De unde vine, oare, această aristocraţie a rasei, ostilă laudei de sine, de o mustrătoare modestie?

Marina Regală şi Comercială au fost citate pe armată şi pe naţiune. Este un act de dreptate, este un act bogat în consecinţe politice. Nu ne-am dat seama de importanţa mării şi — ceiace este mai grav — toate guvernele care s'au succedat de la 1919 la 1939 nu şi-au dat seama că cei 470 de kilometri de coastă impun o politică a mării. Am plătit scump această nesocotire a obligaţiilor maritime, dar să nu ne închipuim că mâine, când se va termina războiul, vom putea să revenim la comodele miopii pe care le-am ispăşit aşa de dureros.

Nu cred în biruinţa Rusiei sovietice şi nici nu mă sperie planurile fioroase pe care ne-a conceput în ceiace priveşte soarta poporului român, dar nu strică să ştim ce are de gând cu noi, marele, neînduratul popor rus. Numai pentru ignoranţi, Rusia Sovietică este deosebită de Rusia ţaristă.

Prin 1809, generalul Kutuzof comanda armatele ruseşti, cari duceau o campanie prelungită împotriva Turciei (gurile rele spuneau că generalul rus ocolea o bătălie decisivă, fiindcă era cucerit de farmecele unei tinere), armate creştine se dovedeau tare ticăloase prin pasiunea jafului. S'a format atunci o delegaţie de boeri cari au prezentat plângerile populaţiei româneşti contra jafurilor armatelor ruseşti. După ce a ascultat cu o cuviincioasă atenţie plângerile, generalul Kutuzof a răspuns: „vă vom lăsa numai ochii, spre a plânge".

Este emoţionantă ferocitatea consecvenţei ruseşti şi nu strică să cunoaştem, ca să fim feriţi de orice iluzie, cam ce plănueşte Rusia Sovietică:

Să preia dela Bulgaria toate cuceririle făcute în Balcani spre a creia republica Sovietică Macedonia şi drept compensaţie să i se dea Dobrogea până la gurile Dunării, ca România să nu mai aibă acces la mare şi nici să formeze digul despărţitor între slavii de nord şi cei de sud. Proectaţi pe hartă planul sugrumător al Rusiei Sovietice.

Dacă noi nu am ştiut să apreciem importanţa mării, apoi o ştiu prea bine neînduraţii noştri adversari, când fac planuri de sugrumare a poporului român.

Citarea pe naţiune şi armată a marinei noastre să ne amintească de greşelile trecutului şi de imperativele viitorului.

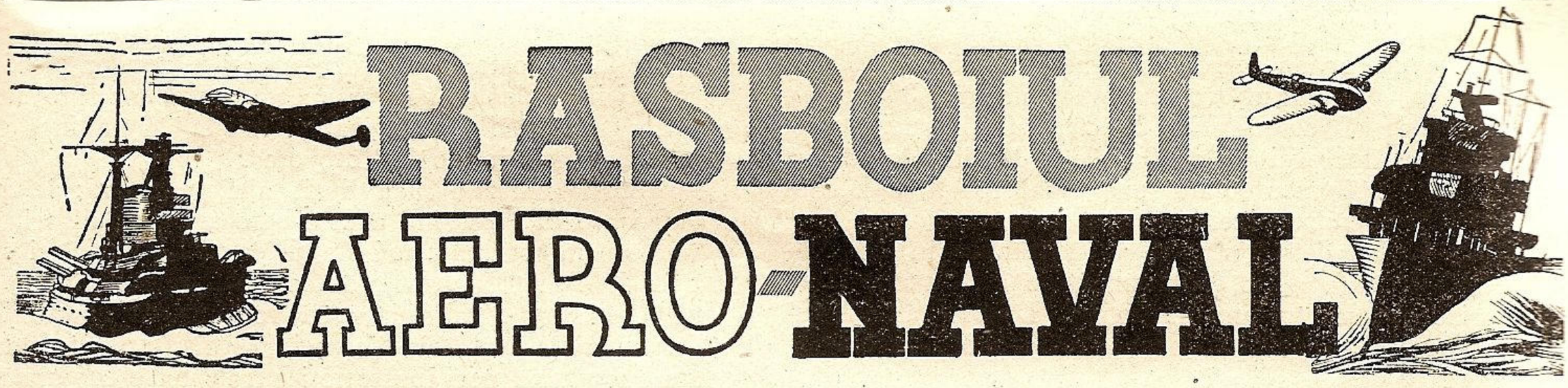
Prinos marinarilor

Din clipa 'ntâi, voi straje la hotare
Aţi stat ca nişte Eroi croiţi din stâncă,
Din zori de zi şi până 'n noaptea-adâncă
Aţi veghiat pe Dunăre şi Mare.

Prin vânt şi ploi, prin noapte şi furtună,
Voi v'aţi luptat cu atâta înverşunare
Că nici-o jertfă nu v'a fost prea mare ;
Nu sunt cuvinte care să le poată spună,
Recunoştinţa noastră nesfârşită
Pentru marina 'n veci nebiruită,
Pentru vitejii noştrii marinari.

Iar celor ce-au trecut în nemurire
Le vom păstra pioasă amintire,
Ca o poveste veche, cu Eroi legendari.

JEAN SCHAFHÜTL



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 Decembrie — *31 Ianuarie*

LUPTE NAVALE-DEBARCĂRI

Luptele navale în stil mare sunt rare, apărând în istorie la intervale mari: Trafalgar, Jutland, Coronel, Falkland, Tsushima. In actualul război au fost şi mai puţine, fiindcă nu putem considera ca atare ciocnirile săptămânale, dacă nu zilnice, între vedetele şi distrugătoarele beligerante. Totuşi, din când în când a avut loc şi o ciocnire mai serioasă, — Groenlanda, Valparaiso, etc.

O asemenea luptă s'a dat la 26 Decembrie, încheiată cu scufundarea cuirasatului german *„Scharnhorst"* de 26.000 tone, armat cu 9 tunuri de 280 mm. lansat în 1938, încheind glorios un scurt dar tot atât de glorios trecut.

In Noembrie 1939 el a dat la fund crucişetorul auxiliar englez *„Rawalpidi"* în apropiere de Islanda. In campania din Norvegia a scos din luptă crucişetorul de luptă britanic *„Renown"* iar la 8 Iunie 1940 a scufundat nava port-avioane *„Glorious"* de 22.500 tone, precum şi alte cinci nave mai mici.

In luptă cu forţele navale anglo-americane în Atlantic a dat la fund 22 vase de comerţ de 116.000 tone. O altă ispravă răsunătoare a fost trecerea prin canalul Mânecii la 12 Februarie 1942 împreună cu cuirasatul *„Gneisenau"* şi crucişetorul *„Prinz Eugen"*, plecând din Brest şi ajungând fără cea mai mică avarie până în Germania, cu toată paza britanică.

După această dată misiunea sa a fost de a ţine calea şi a turbura transporturile spre porturile sovietice Murmansk şi cele din marea Albă, între altele atacând insula Spitzberg, unde a distrus depozitele de cărbuni, aeroporturile şi staţia de T. F. S. Toate încercările anglo-americane de a-l surprinde şi a-l scoate din luptă cu avioane şi submarine au dat greş.

La 20 Decembrie 1943 era în fruntea unui grup de alte nave şi aeronave, la aceiaşi pândă în marea Inghetată, sub comanda amiralului *Bey*, care arborase povilionul de comandant en-chef chiar pe „Scharnhorst", comandantul navei fiind comandorul *Hintze*. Zărind la 26 Decembrie un convoi inamic puternic escortat, întregul grup a pornit la atac.

Dar şi pe el îl pândea un grup de cuirasate şi crucişetoare britanice, care l-au surprins în plin angajament şi pe vreme ceţoasă. Când ceaţa s'a ridicat puţin, şi-a dat seama că avea în faţă cuirasatul britanic *„Duke of York"*, crucişetorul de luptă *„Norfolk"*, crucişetorul uşor *„Belfast"*, distrugătoarele *„Savage"*, *„Sanmarezz"*, *„Scarpion"* şi *„Storde"*, sub comanda viceamiralului *Burnett* şi amiralului *Bruce-Fraser*, care au deschis focul la ora 9,40 contra navei de mult căutată şi găsită la 60 mile depărtare de Capul Nord.

La început „Scharnhorst" reuşise a plasa câteva salve în „Norfolk" şi „Sanmarezz', — dar la 16,15, intrând în luptă şi „Duke of York", balanţa s'a întors în defavoarea sa. Lupta a durat nu mai puţin de şase ore, după care „Scharnhorst" s'a dus la fund, cu pavilionul sus, când n'a mai avut nici un obuz de tras.

Proporţia, — mai bine zis disproporţia, — forţelor era următoarea:

	Engleze	Germane
Numărul vaselor	8	1
Tonajul navelor	78.825	26.001
Tunuri de toate calibrele	286	50
Greutatea unei salve kgr.	11.308	3.500
Tuburi de lansat torpile	66	6
Avioane la bord	14	4

La 28.XII forţe britanice au încercat o debarcare în insula Serq din M. Mânecii, fără reuşită, din cauza minelor submarine şi a celor dela uscat.

Intre 27-29.XII o ciocnire între distrugătoare şi vedete britanice şi germane a avut loc în golful Gasconiei, cu avarii şi retrageri reciproce. Englezii au pierdut crucişetoarele „Glascow" şi „Intrepride".

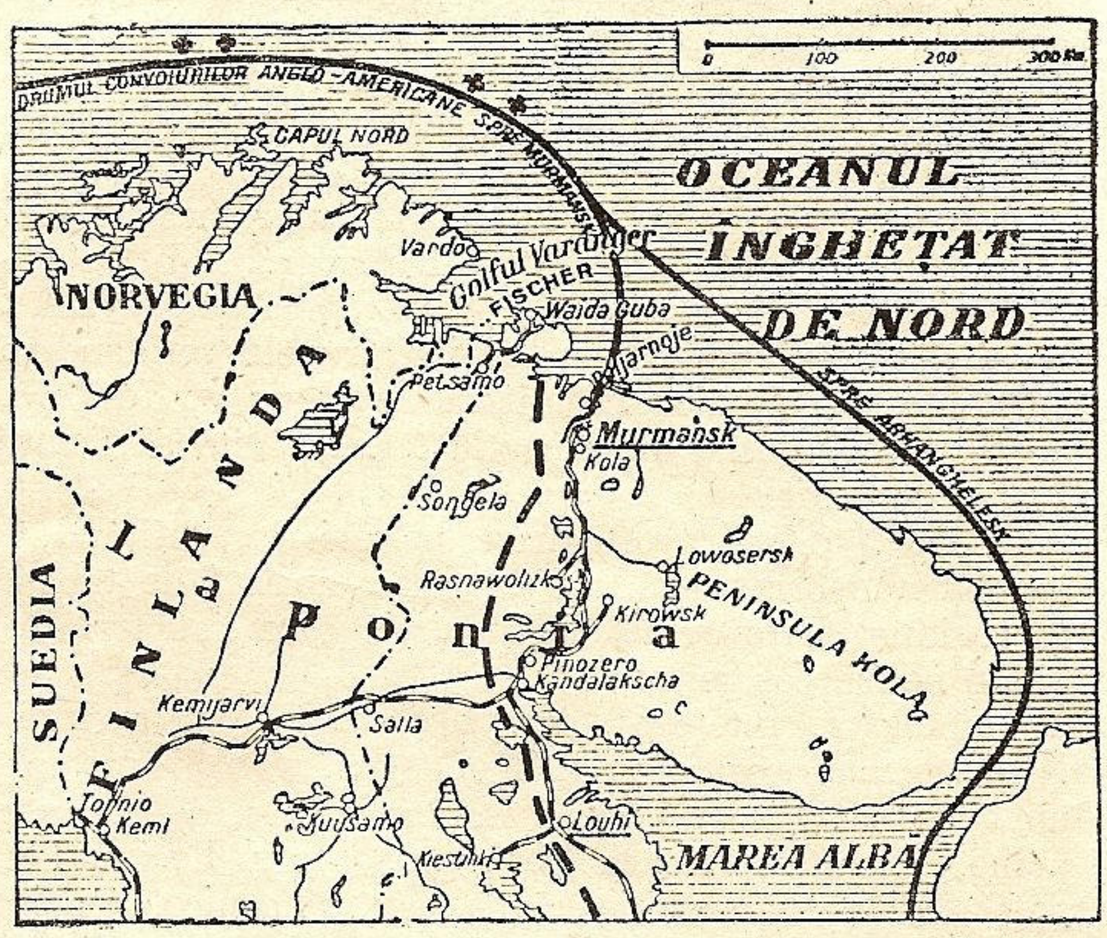
SUBMARINELE ŞI VEDETELE

Submarinele germane, împreună cu aviaţia, au scufundat în luna Decembrie 35 vapoare cu o deplasare de 225.000 tone şi grav avariat 20 nave cu o deplasare a 122.000 tone.

Ca vase de război au fost scufundate 18 distrugătoare, o vedetă şi 2 canoniere, iar avariate 2 crucişetoare, 2 distrugătoare şi 5 vedete.

In Marea Neagră Sovietele au pierdut 6 submarine, 2 canoniere, un vas spărgător de giaţă, — fără a pomeni de cele avariate.

In tot cursul anului bilanţul este următorul: flota



Teatrul luptei navale dela 26 Decembrie 1943.

anglo-americană a pierdut un vas port-avioane, 6 crucişetoare, 63 distrugătoare, 18 submarine, 3 corvete, 56 vedete, 15 vase diferite, iar avariate 5 crucişetoare, 10 distrugătoare şi peste 60 vedete. Marina de comerţ a pierdut 607 vase cu un tonaj de 3.754.00 tone, din care 593 de submarine.

La 6. I vedete germane au scufundat în M. Mânecii 5 vapoare cu un deplasament de 12.500 tone şi au avariat mai multe dintr'un convoi. La 31.I alte 2 vapoare dintr'un convoi ce naviga tot în M. Mânecii.

AVIAŢIA

Pe lângă participarea efectivă pe front, aviaţia şi-a continuat loviturile în spatele frontului.

Cea *germană* a bombardat cu succes portul Bari la la 2 spre 3.XII, estuarul Tamisei la 11.XII, 22 şi 31 Ianuarie, cu aparate noui şi o tactică la fel.

Cea *anglo-americană* a reluat cu înverşunare atacurile contra Berlinului: la 3.XII, 17.XII, 29.XII, 2.I, 3.I, 10.I, 30.I.

Au mai fost bombardate: 13.XII Emden, 17.XII Bremen, 20.XII Insbruck, 21.XII Franckfurt, Offenbach şi Manheim, 31.XII Manheim şi Paris, 5.I Kiel şi Torino, 9.I Roma şi Fiumo, 12.I Pireu, 13, 20.I Roma.

In Balcani Sofia la 20.XII, alte localităţi bulgare la 4.I.

FRONTUL RĂSĂRITEAN

Luptele dârze începute la sfârşitul lui Noembrie, au continuat, în special în regiunile Nevel, Smolensk, Vitebsc, Krivoirog, Nicopol şi Cherson.

La 1.XII Germanii au obţinut importante succese în zona Kiev, încercuind şi nimicind la Brusilof puternice forţe sovietice, care au pierdut 20.000 morţi, 4.800 prizonieri, 600 care blindate, 1.500 tunuri, 1.400 mitraliere şi 275 aruncătoare de mine.

La 7.XII au fost cucerite mai multe localităţi la Est de Jitomir.

La 9.XII noui cuceriri la West de Kiev şi la S. E. de Korosten.

La 10.XII, în marele cot al Niprului a fost cucerită localitatea Ciumaki.

La West de Smolensk s'a dat o bătălie care după patru zile de lupte grele, s'a terminat cu un deplin succes al apărării germane.

In regiunea Kirovograd şi Cercassi, după lupte care au durat mai multe săptămâni, oraşul Cercassi a fost evacuat la 14.XII.

După două săptămâni, la 31.XII, au reînceput grele lupte în sectorul Krivoi-rog—Kirovograd, Jitomir şi Vitebsk, bolşevicii aducând trupe proaspete, fără a reuşi să facă străpungerea dorită, trupele germane retrăgându-se metodic. Jitomir şi Korosten au fost evacuate la 30.XII, iar Berdicev la 5.I. La Vitebsk frontul a stat neclintit.

După o scurtă stagnare bolşevicii, profitând de îngheţ, au pornit la 5.I. un formidabil atac de tancuri în regiunea Kirovograd şi Krivoirog, care s'au terminat cu un net succes german.

Luptele se înteţesc dela Sud la Nord, în regiunile Nikopol. Dniepropetrovsk, Kirovograd, Verbicev, unde un grup sovietic ce pătrunsese în spatele forţelor germane, a fost nimicit; la Novograd, Sarny, Recita, Propolsk, atacurile sovietice sunt mai puternice, reuşind chiar a face pătrunderi locale de scurtă durată, — până la Vitebsk şi Newel.

In faţa acestor slabe rezultate şi a marilor pierderi, sovieticii au deplasat înverşunarea atacurilor spre Nord, între Leningrad şi Orienbaum, reuşind a împinge forţele germane dincolo de Novogorod.

Totuşi atacurile n'au lipsit nici spre Sud: la 24.I la Kirovograd, reuşind a face oarecari străpungeri, zăvorîte prin contraatacuri. Capul de pod Nikopol şi spre Sud de Dniepropetrovsk a fost teatrul unei lupte extrem de grele, terminate cu respingerea sovieticilor. Ceva mai la Nord, la Cercasi, Germanii au trecut la atac, sguduind poziţiile sovietice, reuşind a captura 264 blindate şi 101 tunuri.

Intre Pripet şi Berezina, la Bobrinsk, atacurile ruseşti dela 24—26.I au fost respinse; acelaşi lucru la Nord de Vitebsk şi Nevel.

In rezumat situaţia e următoarea: Sovieticii au deslănţuit ofensiva de iarnă, dinspre Kiev în trei direcţii: Jitomir, Korosten şi Berdişev, cu dublu scop: ruperea frontului şi încercuirea. N'au reuşit însă, contrariu forţele germane trecând la contraatac şi reuşind a da înapoi pe inamic.

Ruşii au mutat frontul mai spre Nord, la Vitebsk şi Ilmen, ajungând la Leningrad, unde au obţinut oarecari succese.

CRIMEEA

La 5.XII trupele române au atacat capul de pod dela Sud de Kerci, au străpuns poziţiile inamice şi au ajuns la coastă. In strâmtoare aviaţia germană a scufundat două canoniere, un remorcher şi un şlep cu muniţii. După lupte înverşunate, care au durat până la 7.XII, capul de pod a fost lichidat.

D. general Corneliu Teodorini, comandantul eroicelor forţe române, a fost distins de Fuehrerul Adolf Hitler cu Frunzele de Stejar la Crucea de Cavaler al ordinului Crucea de Fier germană şi de M. S. Regele Mihai I cu ordinul „Mihai Viteazul" cl. II.

La 10.XII trupele germane au atacat regiunea dela N. W. de Kerci, reducând astfel şi mai mult acest cap de pod. La 11.XII trupele germane şi române au reuşit să cucerească o altă înălţime.

Pentru aceste fapte de glorie, Divizia 6-a Cavalerie a fost citată prin ordin de zi pe întreaga armată.

Până la 13.XII fusese capturate sau nimicite 38 tancurii, 116 tunuri, 140 avioane şi scufundate 10 canoniere, 2 vedete şi 50 ambarcaţiuni de debarcare.

După o acalmie destul de lungă, dela 13.XII până la 6.I, la 7.I activitatea a reînceput în sectoarele Perekop şi Marea Putredă, cu dueluri de artilerie şi încercări de străpungeri. La 10.I s'a dat un atac masiv bolşevic cu blindate şi aviaţie, cu mari pierderi ruseşti. Bateriile de coastă germane au bombardat peninsula Taman.

La 9.I o încercare de debarcare la Oceakov a bolşevicilor a fost respinsă.

Dela 12.I sovieticii au început atacul la N. E. de Kerci, cu forţe puternice dar şi cu mari pierderi. La 23.I au debarcat la S. E. de oraşul Kerci, dar nu au cutezat a merge mai departe, mărginindu-se până la finele lunii la incursiuni.

Ordin de zi Nr. 53 din 13 Ianuarie 1944.

In operaţiunile care au avut loc pentru reducerea capului de pod Kerci, s'au distins în mod deosebit Batalioanele 5 din Divizia 3 Munte şi 10 din Divizia 2 Munte.

Alături de trupele Diviziei a 6-a Cavalerie, aceste batalioane au contribuit la realizarea importantului succes dela Eltigen.

Contra inamicului retras şi întărit pe dealul Mitridat (sud Kerci), acţiunea este continuată de Divizia 3 Munte, care atacând fără întrerupere, timp de 3 zile, a reuşit să sdrobească definitiv rezistenţa inamicului şi să facă o bogată pradă de război, precum şi numeroşi prizonieri.

Pentru faptele de arme, spiritul de jertfă şi dârzenie dovedită în aceste operaţiuni, se citează pe Naţiune ofiţerii, subofiţerii şi trupa Diviziei 3 Munte şi Batalionului 10 Vânători Munte.

ION ANTONESCU
Mareşal al României
şi
Conducătorul Statului

FRONTUL ITALIAN

In noaptea de 2 spre 3.XII aviaţia germană a bombardat portul Bari, scufundând şi avariind grav mai multe vapoare.

După o relativă pauză, în partea răsăriteană, după o formidabilă pregătire aeriană şi de artilerie, trupele engleze au reuşit a face o ruptură, care a fost oprită la 3.XII pe şoseaua dintre Ortova şi Orsogna.

Nici forţele americane n'au putut avansa la Apus decât 3 km.

La 28 Decembrie trupele germane au evacuat oraşul Ortona de pe coastele Adriaticei. Până la 7 Ianuarie a domnit o linişte relativă, trupele anglo-americane mulţumindu-se cu atacuri de recunoaştere. La 10 Ianuarie forţele americane au reluat împingerea înspre Cassino, după ce au fost părăsite distrusele localităţi Venetro şi Cervaro.

La 18 Ianuarie, după un puternic bombardament aerian şi naval, Anglo-Americanii au debarcat la Nettuno şi Ostia, în spatele frontului bine consolidat, în care Germanii au reuşit chiar să împingă pe Americani, cucerind localităţile Castel-forte, Colle Ceracoli şi Ventosa.

EXTREMUL ORIENT

Rare ştiri ne vin din Pacific, operaţiunile de uscat având loc mai mult în China.

La 21.XII în dreptul capului San-Marco (ins. Picilo) forţele aeriene japoneze au scufundat sau grav avariat 8 vase de transport, 2 crucişetoare, 3 distrugătoare şi 30 vase de debarcare.

La 26.XII trupe americane au debarcat în Noua Britanie. La Borgan Bay Japonezii au scufundat 2 crucişetoare, 2 vase de transport.

La 27.XII la San Marco au mai fost scufundate 3 crucişetoare, 25 vase de transport şi mai multe distrugătoare.

DIPLOMATICE

La Cairo s'au întâlnit în conferinţă d-ni Churchill, Roosevelt şi Ciang-Kai-Şhek, în care au hotărît să elimine Japonia din toate insulele din Pacific, din Asia şi să o împingă la o capitulare necondiţionată.

*

La Teheran în Iran a avut loc o altă conferinţă între d-nii Stalin, Roosevelt şi Churchill, în care s'a discutat atât acţiunea contra Germaniei, cât şi soarta Europei de după război. Ciang-Kai-Shek nu a luat parte la conferinţă, relaţiile între China şi Rusia ne fiind amicale.

*

Intre d. Beneş şi guvernul sovietic s'a încheiat un tratat de acţiune comună şi sprijin reciproc, mai ales după război. Celelalte state sunt invitate a adera la acest tratat.

*

In Jugoslavia comunistul Tito, proclamându-se mareşal, a instituit un guvern, care nu mai ţine seama de cel dela Cairo, cu regele Petre în frunte.

*

Dela Coridorul polonez a început războiul, Discuţia graniţelor polone s'au pus în discuţie acum când toată lumea aşteaptă sfârşitul războiului. Guvernul polonez din Londra stărue pentru frontierele sale vechi; guvernul sovietic nici că vrea să stea de vorbă măcar, pe motiv că polonezii nu recunosc linia Curzon, au pactizat cu Germanii în legătură cu ororile dela Katyn, etc.

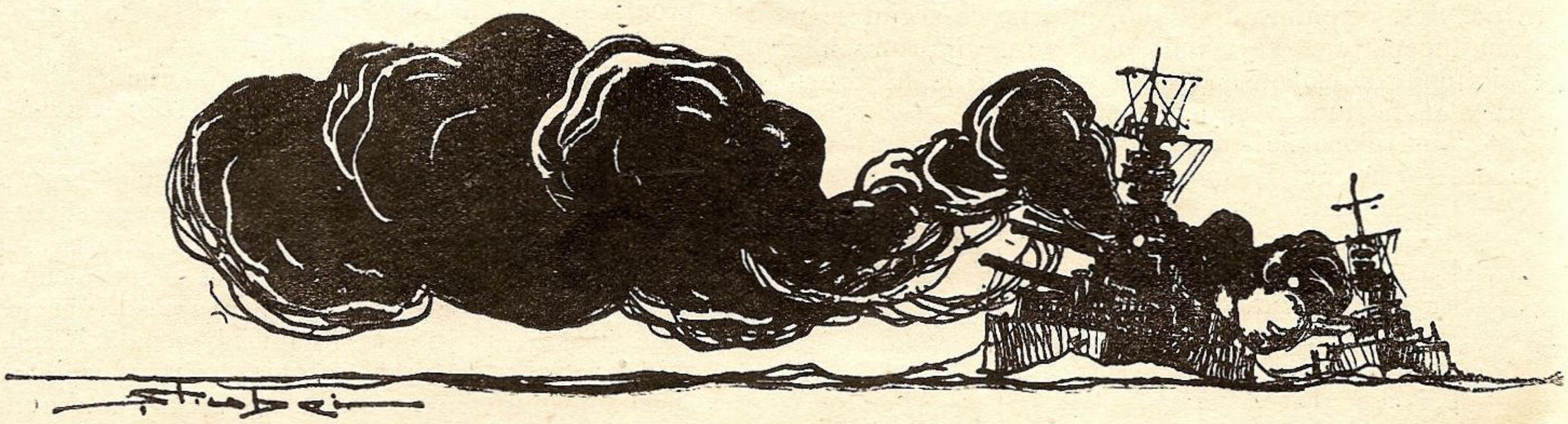
*

La 26 Ianuarie Argentina a rupt relaţiile cu puterile Axei.

*

Din cauza unor explozii pe vasele engleze care transportau fructe şi legume din Spania, aceasta a fost ameninţată de Anglo-Americani, sub acuzarea că ar îngădui agenţilor germani asemenea acte. Ca primă măsură, s'a oprit trimiterea de produse petrolifere în Mexic pentru Spania.

CRONICAR



Mumiile...

de MARIN CORĂBIERU

1924... de trei zile stătea „Mircea" priponit de ancora din tribord, în apropierea turnului de apă, al Sulinei, care-şi profila conturul mohorît pe cerul sângeriu al unei seri întârziate de August.

La bord, se făcuse'n aceste zile toate pregătirile de drum lung. Se spălase vaporul până'n vârful catargului, se 'nălbise velele şi tenzile, se mai controlase matiselile manevrelor fixe şi deplina funcţionare a celor mobile, se mai retuşase ici, colo, cu puţin catran, sau minium şi după ce ambarcasem şi apă dulce — a cărei valoare am preţuit-o ceva mai târziu — ne-apucase seara, svârlind în gura lacomă a bunkerului, bulgării mari de cărbune, Cărasem la coşuri toată după-amiaza şi fiindcă eram slăbănog, mi se dăduse în cele din urmă favoarea de-a rămâne la golirea acestui nutreţ negricios, al cărui praf ne dădea aspectul comic al unor pui de negrii. Cu toată oboseala, sub poleiala tuciurie, dinţii şi albul ochilor ne sticleau de bucuria primei eşiri în largul cu sirene şi miraje. Era, doar, prima noastră cunoştinţă cu marea atât de dorită.

Când bolovanii tuciurii erau cât pe-aci să urce pe punte, noi cei ce făceam oficiul descărcărei tărgilor şi coşurilor, am urlat din fundul plămânilor cuvântul salvator:

— „Ga-taaaa!" La auzul acestui strigăt, o sifleie a prins a scoate nişte triluri cari în limbajul nostru marinăresc însemna „liber!" Dar libertatea aceasta a fost de scurtă durată căci poznaşa de sifleie a început să ţipe mai tare, ca, şi când şeful de cart ar fi muşcat-o de coada-i subţirică şi galbenă.

— La front, la mal! se auzi comanda şefului de cart; cât ai clipi, puii de arapi s'au înşirat pe cheu de-alungul vasului.

— Mă, dracilor, uitaţi-vă aici! şi şeful de echipaj, Dl. Maestru Santină, învârtea pe cele două degete dela mâna dreaptă o salamastră, cu-o dexteritate demnă de predecesorul domniei-sale: „Mastela".

— Acum, o să vă desbrăcaţi în curtea de vis-a-vis şi să vă scuturaţi bine hainele; apoi vă spălaţi picioarele şi numai după această operaţie să-mi intraţi la bord; aţi înţeles?

— Daaa! am răspuns noi în cor.

— Atunci hai, căraţi-vă!

Noaptea ne-a găsit, ca de obiceiu, în hamacele noastre atârnate, pe punte, de tot ce ne sta mai la'ndemână. Sus, pe chiurasa cerului, niturile de-argint scânteiau îndepărtate. Pe aripile unui vânt diin spre larg, o simfonie de clopote călătorea ca dela o mânăstire în care s'ar fi ţinut o slujbă nocturnă.

— Auzi clopotele? m'a întrebat vecinul meu — de cameră — colegul Cârciumaru.

— Da, le-aud! i-am răspuns.

— Ştii ce rost au?

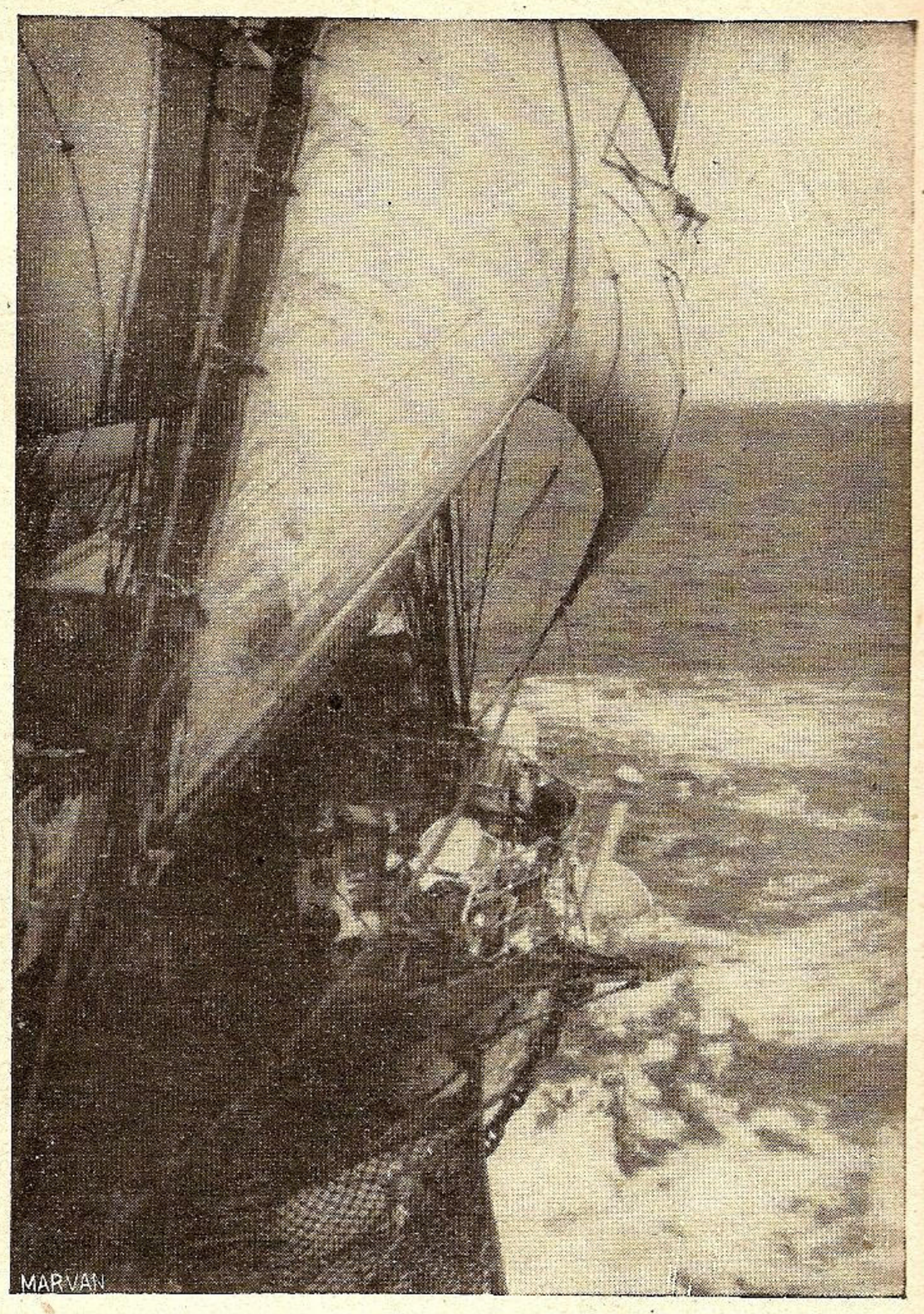
— Nu.

— Eu le-am văzut.

— Da? Unde?

— Afar' la mare.

— Păi cum, bat pe mare?



Bătrânul „Mircea" cu velele în vânt.

— Desigur, sunt agăţate de-o geamandură, în gura canalului.

— Şi dece bat?

— Anunţă că marea-i agitată.

— Şi... crezi c'o să fie şi mâine?

— Cine ştie... în orice caz până mâine seară mai este.

— Cum, nu eşim mâine dimineaţă?

— Nu.

— Cine ţi-a spus?

— Dom' pilot.

— Domn' Antonio? Nu glumeşti?

— Deloc, i-am cărat toată ziua bunătăţi din piaţă.

— Zău, ce anume?

— Pepeni, struguri, lubeniţe... am umplut cabina.

— Şi lubeniţe?

— Da, mari, că de-abia ţineam una în braţe; mi-a promis c'o să-mi dea şi mie şi c'or să fie foarte bune în larg.

— Cred şi eu; de mine n'a zis nimic?

— Nu, dar cred c'o să-ţi dea şi ţie, sau am să-ţi dau eu.

Bietul Cârciumaru... cine ştie pe unde-o fi acum! Era cel mai mic dintre colegi, dar avea sufletul cel mai mare şi nu cred să fi fost cineva care să nu-l iubească sincer. Atunci, nu ştiu dece n'am făcut-o, dar nu se ştie, se poate ca în lumea aceasta sbuciumată, căile noastre să se mai întâlnească odată. Când prin anul al treilea, a fost reformat pentru debilitate fizică, am simţit că ne despărţim pentru totdeauna. A-

ceiaşi părere de rău o încerc, oridecâteori mi-amintesc de „domn' Antonio" bătrânul mărunt şi îndesat, cu ochii blânzi, din cari, în nopţi nenumărate, curgeau în musteţile albe şi stufoase, lacrimile unor amintiri de pe vremea când era ca noi:

— „Mo, baete... era o corabia australiana, cu cinci catargu... şi io, aveam patrusprece anii... vino mai la stinga, aşa, ia mai mult din chirma, se nu perdemu vintu, aşa... aveam patrusprece anii".

A doua zi, ne-am trezit în cântecul privighetorii de alamă. Ne-am strâns repede hamacele şi pişcaţi de vârful salamastrei, săream ca nişte iezi pe schela care tremura de credeai că-şi rupe încheeturile.

— Mo, Achili, lase baeţii, mo! striga „domn' Antonio" către domnul maestru Santină, care zâmbea de sburdălnicia noastră. Desbrăcaţi până'n brâu — aşa cum cer obiceiurile marinăreşti — ne spălăm în apa rece a Dunărei bătrâne, pentru ultima dată în luna aceia. Ziua, ne-am petrecut-o fardându-i, lui Mircea, alămurile care luceau ca soarele.

După dejun, am tras un puiuleţ de somn la umbra tenzilor, până pe la ora patru — o excepţie — apoi în vederea eşirei, am început exerciţiile:

— Echipaj, la posturile de plecare! Sifleile făceau cor în jurul şefului de echipaj. Scările şi puntea bubuiau sub călcâile goale ale mateloţilor — în afară de elevi, echipajul de punte mai avea şi vre-o doisprezece „lipoveni" voinici şi buni navigatori — pe când mecanicii — bătrânul Mircea avea şi-un motor — intrau ca de obiceiu în vizuina lor.

— Liber dela posturi!

— Echipaj la posturile... Şi aşa mereu, până spre seară, când exerciţiile — au devenit realitate. Gustam o mică porţioară de „liber" când toţi am înlemnit în poziţia de drepţi: domnul Comandant, trecea cu obişnuiţii paşi repezi spre comandă. După domnia sa, din gura tambuchiului din pupa, ofiţerii eşau unul, câte unul. Am înţeles: plecarea. In jurul bucătăriei, se-adunau sifleile. Domn' Antonio, călca rar spre cârma lui dragă. Ajutorul şefului de echipaj, d-nul maestru Salvatoru Gheorghe, ne zâmbea răutăcios încurajându-ne:

— Staţi, că vedeţi voi pe aghiuţă... ce-o să mai doriţi Dunărea, săraca! Şi-acum, de-adevăratelea:

— *Echipaj la posturile de plecare!* a strigat ofiţerul de serviciu, rotind spre toate părţile navei megafonul strălucitor după care-şi ascundea faţa.

— *Echipaj la posturile de plecare,* repetau ca un ecou: şeful de echipaj, ajutorul şi toţi ceilalţi gradaţi, ţipând din nenumăratele siflei. Şi puntea ropotea de-alergături. Crâmpeie de fronturi s'au fixat în borduri, de-a dreapta şi stânga catargelor, spre pupa, spre prova, sus pe comandă, acolo unde nevoia cerea.

— *Sus gabierii!* In câteva clipe, scările ce urcau spre vârful celor doi arbori, păreau ciorchini încărcaţi de boabe albe.

— *Vira ancora!* Vre-o opt „lipoveni" voinici au prins a alerga în jurul cabestanului, învârtind ca la „moşi" căişorii, în timp ce lanţul se întorcea, zea, cu zea, la bord. „Mircea" se depărta uşor de cheu; parâmele, ca nişte şerpi uriaşi de manila, se'n colăceau pe punte şi când ancora a fost „la suprafaţă", nava a făcut rondoul şi-a'nceput a luneca la vale. Curioşi — curiozitatea nu-i o raritate, mai ales la Sulina — se opreau dealungul străzii fluturând din pălării, şepci, sau batiste. In apropierea „Comisiunei" o goarnă a sunat „drepţi" pentru marinarii de pe cheu, iar sifleile noastre au răspuns curtenitoare. Când lunecam printre geamandurile canalului, un dangăt, înăbuşit, de clopote bătrâne, a făcut atent pe Cărciumaru care era în tribordul Rândunicei pupa — eu eram în babord.

— Auzi clopotele?

— Da, le-aud; i-am strigat eu ceva mai tare, căci un vânt de larg începuse să scânceascâ'n arboradă.

— O s'avem nuntă mare... înclinări uşoare ne-au primit la îmbucătura canalului cu marea. Apoi din ce, în ce mai mari.

— *„Desfăşuraţi"!* Am dat drumul pânzelor ce ţineam pe braţe, în timp ce „Mircea" se'nclina tot mai tare. Pânzele fluturau, palancurile scânceau odată cu sifleiele cari îndemnau: „o... rup!" Deşi căţărat sus, aproape de vârful catargului, în bătaia rece a vântului, simţeam totuşi o senzaţie de cald şi ameţeală.

Vinele gâtului se umflaseră şi mă dureau. Un cleşte invizibil îmi strângea tâmplele şi-o greaţă acută mă gâdila în fundul esofagului. Cârciumaru, îmi făcea impresia că stă mai bine ca mine.

Când velele s'au întins curbându-şi pântecele „Mircea" s'a plecat pe-o coastă şi 'năţăindu-se când de prova, când de pupa, spinteca vârtejurile sinilii.

— *Jos gabierii!* Slăbit, ca un om beat, mă coboram uşor, cu atenţie, căci mâinile-mi tremurau şi'n cap creerii mi se rostogoleau grei, ca de plumb. Gâtlejul îmi ardea şi valurile fugare par'că-mi trăgeau stomacul pe gât. Când am coborît, puntea îmi făcea impresia că refuză să mă primească, se adâncea mai întâiu, apoi cu tărie îmi împingea picioarele până'n fundul stomacului şi de-aci pe gât. M'am rezemat de bordul parapetului, galben ca ceara, mai înainte de-a se da liber.

Incet m'am furişat sub dunetă, lângă echea cârmei, sperând că nimeni nu-mi va tulbura liniştea de care simţeam atâta nevoie. Dar când n'ai noroc, n'ai: ascunzându-mă, de rău ce mă simţeam, uitasem să-mi trag şi picioarele după mine. Deodată m'am simţit apucat de glesne şi tras afară.

— Ce-i cu tine? Domnul Comandant secund dansa în faţa mea.

— Mi-e rău, am răspuns eu ruşinat.

— Ei, nu mai spune, dar ce-ai?

— Cred că marea... m'am bălbăit eu.

— Ştii că-i curios? Şi zâmbea cu bunătate, aşa ca'ntotdeauna.

— ...?

— Ia să-mi faci de zece ori înconjurul navei, m'ai înţeles?

— Nu cred să pot...

— Te-ai mişcat?! Am început s'alerg lovindu-mă de copastie, cotind spre centru, iar spre copastie şi 'mbrâncindu-mă cu alţii cari aveau aceiaşi meserie ca şi mine. Când am trecut pe lângă tromba prin care s'arunca gunoiul şi cenuşa la mare, am observat o'mbulzeală nemaipomenită, dar eu am mânat înainte.

— Cum te simţi? m'a'ntâmpinat Domnul Comandant secund.

— Tot rău...

— Ascultă, şi scoţându-mi bonetul, mi-a apucat creştetul în palmă, dându-mi o senzaţie de uşurare.

— Vezi lumina aceia dela orizont?

— Da.

— O vezi bine?

— Da, foarte bine.

— Să mi-o urmăreşti tot timpul şi când o dispare, să mă anunţi.

— Am înţeles.

— Poţi să stai jos; m'am aşezat pe colacul de parâmă de pe dunetă şi i-am simţit plecarea, căci ochi-i ţineam ficşi pe luminiţa prinsă între cer şi'ntinsul a-

pelor. Vântul sufla mai răcoros şi calmul punea încet stăpânire pe mine. Nu-mi amintesc cât timp să fi privit aşa, căci fără să ştiu când, am adormit. Dimineaţa, când m'am trezit, acoperit de vre-un binevoitor, marea era mai calmă. Mircea făcea legănări mai domoale. Mă simţeam mai bine, totuşi aveam impresia că mă scol după o boală lungă. Nu se dăduse încă deşteptarea, linişte pe bord şi linişte'n larg. Mă tot cuibăream neştiind ce să fac, când silueta suplă a secundului nostru — cum îl numeam „între noi" — apăru lângă mine. Am sărit ca ars.

— Să trăiţi domn'le Comandant Secund!

— Ce se aude cu luminiţa?

— Păi... a dispărut.

— Da? Perfect. Cum te mai simţi?

— Mai bine...

A doua zi. Senină, albă, ninsă de razele unui soare cald. Marea ca de aquarelă, calmă ca şi liberul de pe bord. Eram timonier alergător la pupa. Mircea, odihnea liber de cătuşele velelor. Pe tambuchiul din pupa, se aşternea masa domnilor ofiţeri. Domnul Comandant Secund stătea de vorbă cu'n tânăr aspirant:

— Ce-i facem Tănase, aud că de desert nici vorbă?

— Nu mai avem, D-le Comandor, făcusem provizie exact pentru o săptămână, aşa cum mi-aţi dat ordin.

— Bine c'avem de celelalte; cafea mai este?

— Nu.

— In cazu-ăsta stăm cam prost.

— Ştiţi ceva? Am auzit că „moşu" are nişte pepeni: o frumuseţe!

— Bine, dar...

— Ce-aţi zice dacă l-am invita să ia azi, masa cu noi şi...

— El să dea pepenii?

— Da.

— Ai avea darul să-l convingi?

— Cred că da, vorbiţi Dvs. cu Domnul Comandant.

— Nu cred că e nevoie, Domnul Comandant ia masa jos.

— Atunci, să-l invit?

— Dacă crezi „că-l poţi duce"...

— Lăsaţi pe mine. Cu paşi mari a dispărut sub punte. Domnul Comandant Secund, trăgea liniştit din pipă privind la tacâmurile cari sclipeau în soare.

— Ei?

— S'a făcut, moşu s'a arătat încântat de atenţiie şi-a primit să aducă doi pepeni din cei mai frumoşi.

— In regulă, să se servească masa! Timonier, să poftească domnii ofiţeri la masă.

— Am înţeles! Şi când masa era completă, domnul Antonio apare legănându-se, ducând în braţe două lubeniţe mari. In uralele mesenilor, bătrânul s'a aşezat pe locul rezervat.

— Iaca, v'am adusu doi lobeniţi, dulci ca zacaru.

— Bravo, trăiască domn' Antonio!

Eu, scosesem două ghiordele de apă din mare, în care cei doi pepeni se'nbăiau deja. Toţi mâncau cu poftă. „Moşul" lăuda „macheronile" şi-şi ştergea cu faţa de masă mustăţile de câlţi zâmbind veseliei exuberante a tineretului ce-l înconjura.

Farfuriile se goleau repede, prevestind apropierea desertului atât de aşteptat. Dar duhul neprevăzutului punea la cale lovitura.

— Pecatu che nu aveţ şi vinu... aşa macheroni... pecatu!

— Apropo: ce-spuneţi de'ntâmplarea dela Sulina? a schimbat vorba Dl. Locotenent Baciu, făcând cu ochiul către cei doi aspiranţi.

— Am auzit şi eu ceva — a răspuns unul — dar nu ştiu ce să cred.

— Cam curioasă afacere... şi-a dat cu părere cel de-al doilea.

Domnul Comandant Secund, bănuind că e o farsă la adresa moşului, înfigea cu degetul în pipă, câteva fire rebele de tutun şi tăcea.

— Ei, ci spune odată ce-ai văzutu? Şi-a pierdut răbdarea domn' Antonio.

— Mumiile-alea, n'ai auzit?

— Ai? a făcut ochii mari bătrânul.

— Mumie? S'a găsitu la Sulina? Chindu?

— Când eram noi acolo; trei mumii... doctorul spunea că sunt ale unor Italieni.

— Talienii? a'ntrebat moşul mirat. Da come le-a cunoscutu?

— Simplu: la autopsie li s'au descoperit în stomac macaroanele pietrificate. Domnul Comandant Secund a fost primul care-a deslănţuit furtuna hohotelor de râs. Se râdea cu lacrimi.

Bătrânul care nu prea era manierat — a rămas o clipă pe gânduri — aşa cum rămânea la cârmă înainte de-a lua hotărîrea decisivă — apoi s'a ridicat şi cu-o săritură vioaie, a smuls din ghiordele cei doi pepeni rotofei şi 'nsfăcându-i în ambele subsori, a svârlit peste umăr o privire tăioasă odată cu necazul lui:

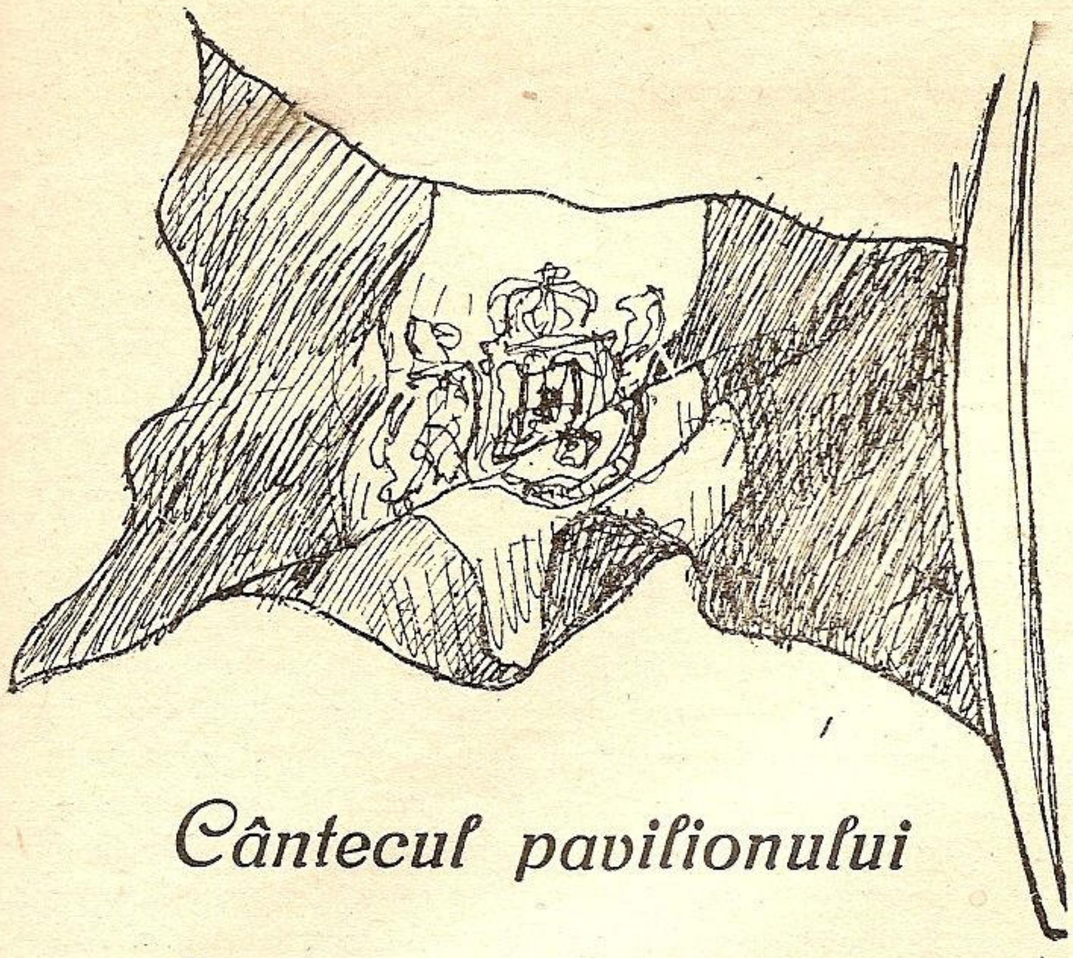
— Acum... muncaţi şi voi mumiile... nehaliţiloru!

— Ei, ce ne-a mai rămas Baciule? a întrebat Domnul Comandant Secund reţinându-şi în colţul gurii un zâmbet mustrător.

— Mumiile... D-le Comandor...

Şi râsul iar a explodat.

MARIN CORĂBIERU



Cântecul pavilionului

Nu costă mult, nu-i ceva rar :
E doar o pânză de astar...
Dar pentru noi nu-i pe pământ
Nimic mai scump, nimic mai sfânt,
Ca simbolul cu trei culori
Ce-l fluturăm pe'ntins de mări !
Sub paza-i veșnică și sfântă
Pe noi nimic nu ne'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare !

In el noi preamărim pe Rege,
Credință, Patrie și Lege
Și ori și unde noi am fi,
Pământul dulcei Românii,
Cu munți, cu holde, cu izvoare,
El le-amintește 'n fluturare.

Sub paza-i veșnică și sfântă
Pe noi nimic nu ne'nspăimântă,
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare !

Când e la pupă ridicat,
Cu drag de toți e salutat,
Iar când e sus, sus la catarg,
Și'n jur obuzele se sparg
De urlă și vuește marea,
Tot el ne dă îmbărbătarea.

Sub paza-i veșnică și sfântă,
Pe noi nimic nu ne 'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare !

Cpt. C-dor NICOLAE T. CRISTESCU

Rugăciune pentru marinari

O, Dumnezeul apelor amare
Să cruțe
Pe cărări întunecate,
Cohorta vaselor plecate
La drum, ca anticele care
Cu cai de valuri înspumate...

Aleargă vânturi după ele,
Ca niște fiare,
Cu-aripi rebele,
Vrând să le prindă'n ghiare...

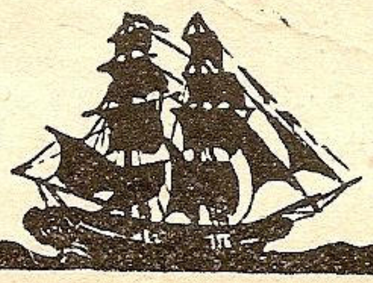
O, Dumnezeul mărilor
Să'ndemne
La pace valurile furioase,
Și să facă semne
Lui Neptun — matroz dement —
Să-și ție iarăși sub trident
Oștirile năbădăioase...

O, Dumnezeul mamelor
Și al copiilor,
Să aibe 'ntruna 'n paza lui cea bună
Pe mateloți în noaptea fără lună,
Plecați de-alungul vijeliilor !

O, Dumnezeul duhurilor rele,
In porturi, să 'ngrijească de logodnice,
Să 'mprăștie pe mare piedici grele
Și navelor să dee scopuri rodnice !

O, Dumnezeul vaselor
Să odihnească
In fundul cimitirului marin
Pe-acei căzuți în luptă vitejească,
Ce'n raclele de valuri dorm...
Amin !

AL. BILCIURESCU



CĂRȚI ȘI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

● Revistele se înfățișează cititorilor, în genere, printr'un prim-articol zis editorial, de orientare, apoi prin desvoltarea problemelor la ordinea zilei, ştiri şi informaţiuni de specialitate şi trecerea în revistă a mişcării cultural-literare existentă în ţară ş streinătate. Cititorii doresc şi simt nevoia să fie la curent cu orice idei circulatorii, ca nimic strein să nu le rămână. Iată de ce trecerea în revistă a publicaţiunilor, pe care le primim la redacţie, sub formă de *recenzii,* o socotim calea cea mai potrivită pentru cititorii noştri..

● REVISTA AERONAUTICEI, anul VII, nr. 11—12, are următorul sumar: *Teoria şi experienţa,* de comandor dr. inginer I. Linteş; *Problema actuală a cauciucului de avion,* de ing. Bartolomeu Vasilescu; *Tehnica goniometriei,* de căpit. aviat.. T. Danciuloiu; *Protecţia contra coroziunii,* de căpit. mecanic Gh. T. Tobolcea; *Funcţionarea serviciilor aeronauticei,* de căp. av. Ciocâltan; *Contribuţiuni asupra formării ofiţerului de stat major aeronautic, în şcoala superioară de război, secţia aeronauticei,* de comandor aviator Al. Sahini; *Suprafaţa şi modulul lui Wagner: W.* C. B. T., de dr. Ioan Ţintea; *Rigla de calcul şi aplicaţiunile sale practice,* de ing. N. Saegiu; *Informaţiuni* diverse, de căp. inginer I. Bucurescu şi Şc. Revista nu are pagina bibliografică. Drept reciprocitate colegială s'ar cuveni ca în „Revista Aeronauticei" să se facă menţiune despre „Marea Noastră", precum noi o facem.

● ARIPI ROMÂNEŞTI, revista d-lui comandor av. *Al. Demetrescu,* este interesantă prin articolele şi ilustraţiunile ce ni se înfăţişează. *Aviaţia* ca şi *marina* sunt arme pe care navigaţii le mânuesc; au puncte comune, deşi elementele de plutire diferă. Aşa că cititorii noştri pot găsi pagini care să-i intereseze în „Aripi româneşti", deopotrivă ca şi în „Marea noastră". In ultimele numere citim cu plăcere despre *„Ion Corvinul de Hunedoara",* de comandor Al. Demetrescu, două pagini relative la rolul pe care acest mare valah l-a avut în destinul Ungariei (nr. 53—54); interesante sunt amintirile d-lui dr. Liviu Câmpeanu despre descrierea primului sbor al lui *Aurel Vlaicu pe Câmpia Libertăţii dela Blaj,* care a avut loc în 1911, la care autorul de acum a participat alături de zeci de mii de Ardeleni. D. dr. Liviu Câmpeanu are mândria de a face parte dintr'o vrednică familie veche de luptători ardeleni, care unii au pătimit pentru românism, în închisorile dela Seghedin, iar alţii au suferit chiar chinurile tragerii pe roată ale martiriului pentru sfânta cauză dreaptă a neamului românesc. Din toate numerele nu lipseşte cronica *războiului aerian* a d-lui Romulus Seişanu. Interesantă este istorisirea *O zi grea;* este fapta excepţională a adj. Dumitru Marinescu (dela grupul de asalt), care a dus la capăt bun 65 misiuni la inamic; de asemenea şi reportajul intitulat *Grupul* de asalt (nr. 53—54). Instructive note ne dă d. lt. comandor N. Iliescu (Mitralieră) în *Primul meu sbor,* din care aflăm că deşi se găseşte la 8600 ore de sbor şi 1.600.000 km. parcurşi, veteran al războiului trecut şi azi sboară chiar pe avioane de vânătoare I. A. R. 80 Pline de haz sunt nişte desenuri ale sburătorilor dela un grup de bombardament greu, românesc (publicate în nr. 53—55). Interesantă istorisire e în *Prima misiune* de comand. av. Cristescu şi *Primul sbor* de Zoe Felea (nr. 55). Mai sunt publicate o mulţime de ştiri şi informaţiuni din ţară şi streinătate. Foarte interesante note găsim în articolul despre *Aeroplanul Vlaicu* (nr. 56), în care sunt descrise tehnica aparatului şi viaţa aviatorului român; e reprodusă şi coperta broşurei tipărită de Aurel Vlaicu, în 1911, cu dedicaţia făcută scriitorului I. L. Caragiale, de Vlaicu.

● Despre ORIGINEA VAPOARELLOR citim următoarele:

Strămunicii vaselor de astăzi au fost foarte primitivi. La începutul descoperirilor făcute stă un fel de vâslă, găsită la Duwensee, în Holstein, care datează de acum 7000 ani. Din forma acesteia s'a dedus că servea la înaintarea unui fel de pirogă masivă. Trunchiul scobit este, de sigur, punctul de plecare al evoluţiei construcţiei vaselor, în partea nordică a Europei. Cea mai veche descoperire a unui vas construit, în acelaşi timp cel mai vechiu din Europa, datează din epoca de fier, cam 500 ani înainte de Hristos. Acesta este renumitul vas dela Hirschsprung, pe Alsen, descoperit în 1921. Această barcă, construită cu mare artă; este o dovadă că trebue să fi existat forme de construcţie desvoltate chiar în epoca de bronz şi de piatră. S'au găsit, deasemenea, numeroase desenuri, reprezentând bărci săpate în stânci. Cel mai frumos şi interesant desen în stâncă s'a găsit în provincia suedeză Uppland. Dintr'un număr mai mare de desenuri, în stâncă, reiese că bărcile din epoca de bronz se vâsleau cu mici vâsle scurte, simple. Alte bărci însă dispuneau de vâsle fixate prin curea, vâslitorii împingând barca înainte. Un studiu de trecere la sistemul de vâslit de astăzi, obişnuit, datează dela epoca migraţiunii popoarelor.

● A apărut, într'un număr special, din BULETINUL FESTIV AL ASOCIAŢIEI GENERALE A INGINERILOR DIN ROMÂNIA, A. G. I. R., 1918—1943, anul XXV, nr. 12, cu un material ales, cu text, ilustraţiuni, grafice şi scheme completatoare. In fruntea buletinului e lista inginerilor căzuţi contra bolşevismului, în număr de 18 eroi, pe care o reproducem mai jos. Acest număr special a apărut cu prilejul congresului jubilar A. G. I. R., dela înfiinţarea asociaţiei inginerilor scurgându-se 25 ani. Cititorul asistă, dela început şi până în prezent, la întreaga activitate a numitei asociaţiuni. Multe articole ocazionale sunt redate şi în alte limbi streine. Este interesant *Istoricul A. G. I. R.-ului în primii 25 ani de existenţă,* de dr. ing. Nicolae Popescu-Arcadian, secretar general al asociaţiei şi director general al eforiei spitalelor civile, care arată desvoltarea ingineriei la noi în ţară. din cele mai vechi vremuri, depe la anul 1400, şi executarea lucrărilor inginereşti, statutul şi regulamentele asociaţiei, mersul şi progresul asociaţiei, etc. Despre *corpul inginerilor români şi industria română* scrie ing. Chr. Penescu-Kertsch, preşedinte U. G. I. R. Apoi sunt diferite articole relative la agricultură, industria petroliferă, activitatea silvică, energia, porturile şi căile de comunicaţie pe apă, aviaţie, C. F. R., drumuri, navigaţie, silozuri, cadastru, învăţământul tehnic, etc. D-l inginer V. Cotovu, director general P. C. A., ne dă interesante informaţiuni privitoare la *porturi şi căi de comunicaţie pe ape:* s'au scos din apă şi tras la mal peste 180 epave din Dunăre, s'a îmbunătăţit semnalizarea drumului navigabil dunărean, s'au aşezat geamanduri luminoase şi faruri pe mal; hărţi zilnice arată punctele periculoase pe Dunăre, dă nivelul apelor în porturile româneşti; s'a efectuat întreţinerea adâncimei drumului navigabil, cu cele 9 drăgi ale direcţiunii hidraulice, dela 700.000 până la 1 milion metri cubi; s'a executat modernizarea porturilor dunărene, lumina electrică şi apa potabilă; s'au construit clădiri la căpitănii, locuinţe, uscătorii de cereale, etc. — îndeosebi la porturile Reni, Ismail şi Chilia-Nouă; în Galaţi s'a construit un bazin destinat comerţului lemnăriei; în Giurgiu au fost construite magazii întrepozite de mărfuri, cu macarale electrice, deasemenea un mare port petrolifer, din care pot pleca până la 15.000 tone produse petrolifere, în timp de 24 ore; mai este şi o gară fluvială modernă; în Galaţi şi Brăila s'au adăogit elevatoare plutitoare, vase de servitudine etc.; s'au adus îmbunătăţiri la silozurile din docurile ambelor porturi; şantierul naval de reperaţii din Giurgiu s'a extins, iar ferryboat, pe linia Giurgiu-Rusciuc, sporeşte traficul; a fost efectuată regularizarea Prutului, şlepruile merg până la Nemţeni; şantierul naval din Turnu-Severin a fost sporit; în Constanţa a fost construit al 3-lea siloz, iar uscătoria de porumb, din acelaş port, e una din cele mai mari din Europa, deasemenea noul bazin pentru

petrol, ulei lampant şi benzină măreşte capacitatea de export a Constanţei ; au fost construite gara maritimă, clădirea serviciului sanitar, pentru bursă, a fost instalat docul plutitor şi înzestrat marele şantier naval ; s'au făcut studii şi lucrări la Dunărea maritimă.

● Iată numele eroilor ingineri căzuţi pentru ţară, neam şi Rege în lupta contra bolşevismului :

Bereţan Roman, inginer silvic ;

Blebea Dumitru, inginer agronom (Facultatea de Agronomie, Bucureşti, 37) ;

Burlacu Teodor, inginer agronom (citat pe Naţiune) Facultatea de Agronomie, Iaşi, 31);

Cârstea Emil, inginer agronom (Facult. de Agronomie, Cluj, 37);

Chiriţă Paul Gh., inginer electro-mecanic (P. T. 33) ;

Costăchescu Vasile (sublocotenent de rezervă) inginer electro-mecanic (P. B. 32) ;

Crăciun Eugen, inginer agronom (Facultatea de Agronomie, Bucureşti, 37);

Georgescu Cristian, inginer agronom ;

Georgescu Romulus C., inginer silvic ;

Ghervasia Pantelimon (locotenent de rezervă) inginer silvic (P. B.);

Ivănescu Ioan C., (căpitan aviator) inginer electro-mecanic (P. B.);

Lascu Ion (locotenent aviator) inginer aeronautic ;

Mărcuţă Const., inginer agronom (Facultatea de Agronomie, Bucureşti, 36).

Negulescu Eugen Aurel (sublocotenent de rezervă) inginer chimist (P. B. 41);

Niculescu Petre Al., (sublocotenent de rezervă) inginer silvic (P. B. 23);

Popovici Puiu-Dorin, inginer agronom (Facultatea de Agronomie, Iaşi, 31) ;

Sicloveanu Ion, inginer agronom ;

Vasiliu Dumitru (general, din geniu), inginer constructor (P. B. 26).

● D. *Nichifor Crainic,* directorul excelentei reviste „GÂNDIREA", a avut bună idee de a dedica un număr special (nr. 10, anul XXII) închinat pentru CULTLURA CROATĂ : proză, versuri, arte plastice, muzică, teatru, etc., din care cititorii români să ia un prim contact cu starea culturală a prieteniei noastre dela vest. D-l Crainic a vizitat Croaţia, şi câţiva intelectuali croaţi ne-au vizitat iarăş ţara ; iar, ca urmare a acestor vizite, a reieşit dorinţa pentru o cât mai bună şi apropiată cunoaştere, reciprocă, a ţărilor noastre. Acelaş sentiment l-a avut d. Crainic şi după ce, anterior, vizitase Bulgaria. România a fost distantă cu ţările bune vecine nouă ; idem şi vecinele noastre faţă de ţara noastră. Micile ţări din sudestul Europei şi-au apropiat mai mult marile puteri, neglijând relaţiunile apropiate, vecine, în dauna propriilor lor interese. Procedeul trebue schimbat, cel puţin noul procedeu să fie introdus după război. Acum, deocamdată, cititorii români e bine să se pună la curent cu întregul material publicat, strâns între copertele revistei „Gândirea", pentru cunoaşterea Croaţiei. Inainte, însă, e bine să reproducem justificarea pe care d. Nichifor Crainic o arată în susţinerea ideei pentru o perfectă cunoaştere reciprocă a propriilor noastre popoare (pag. 610—611, „Gândirea", nr. 12). Dăm cuvântul d-lui Crainic : *„Croaţii sunt un popor de veche cultură şi faptul acesta le întăreşte până la orgoliu conştiinţa existenţei istorice şi până la eroism voinţa de a fi ei înşişi în formele culturale, sociale şi politice. O personalitate naţională aparte, deosebită de a celorlalte popoare slave din vecinătatea noastră, o personalitate definită într'un sistem de idei, într'un număr de opere remarcabile, şi într'o năzuinţă de a-şi fixa conturul propriu, independent, — iată revelaţia zilelor pe care le-am trăit la Zagreb. Anumite analogii, unele istorice, altele actuale, cu viaţa poporului nostru făceau să crească simpatia şi interesul pentru spiritul acestor vecini, cu cari Românii n'au avut nimic de împărţit decât suferinţa dela aceiaşi duşmani şi aspiraţia către o viaţă naţională liberă.*

Astăzi stăm prin noi înşine în faţa istoriei şi ne putem arăta reciproc ceeace am făurit în epoca de formaţie naţională. O cunoaştere mai aprofundată a contribuţiei culturale a fiecărui popor vecin e de natură să rupă ignoranţa ce stă între noi şi dispreţul pe care ni l-am aruncat unii altora.

Astăzi sudestul european e conturat de dunga de foc a unor primejdii comune. Oricine are de apărat valori spirituale, prin care s'a afirmat o personalitate etnică, simte la fel cu vecinul aceste primejdii. Dacă vremea de pace ne-a făcut şi ne-a lăsat indiferenţi, nevoia de apărare ne apropie pe unii de alţii. Avem comori sufleteşti, pe care voim să ni le păstrăm cu preţul sângelui. Avem o tinereţe de spirit, care înseamnă mari rezerve de energie pentru creaţii viitoare. Suntem popoare chemate târziu de soartă la viaţa modernă. Abia am intrat în vârsta culturală. Epoca formaţiei naţionale a fost ca o pregătire şcolară pentru viaţa ce va să vie. Popoarele noastre trăesc mai mult pentru viitor decât pentru trecut. Şi aceasta e semnul unei tinereţi spirituale, ce nu s'a mistuit încă în opere care să dea întreaga măsură a personalităţii noastre naţionale. Credinţa noastră e că însuşi spiritul Europei se va putea improspăta mâine din puterile creatoare încă neconsumate ale acestei părţi de lume, care, dacă are un trecut modest, poate avea un viitor strălucit. Intemeindu-ne pe această rezervă de tinereţe creatoare, am putea vorbi de o misiune a popoarelor sudestice în ansamblul culturii europene.

Sunt atâtea motive care reclamă o cunoaştere mai aprofundată între vecini, singura care poate intensifica legăturile afective dintrei ei".

● O revistă care să conţină tot ce l-ar interesa pe un cititor, care ar dori să fie la curent cu orice idei, fapte, evenimente, întâmplări despre oameni, cărţi, expoziţii, spectacole, război, arte, politică ; dar revistă care să poată să fie citită în timp de o săptămână, din care cititorul să tragă maximum de cunoştinţe intelectuale, perindate în minimum de ore de lectură, se numeşte revista VREMEA, a d-lui *Vladimir Donescu,* pe care o primim cu o exactitate matematică la redacţia revistei „Marea" noastră. Dela prima pagină până la ultima (numărul paginilor variază) materia e felurită şi însoţită de ilustraţiuni, hărţi, fotografii, scheme, desenuri colorate, care completează articolele. *„Cum se apără Berlinul de bombardament ?"* e de actualitate, în care se arată evoluţia atacului englez pornit dela Londra, în valuri aeriene, până la căderea asupra Berlinului (în nr. 732). LUCRĂRI PENTRU DUNĂRE priveşte de aproape pe marinari (publicat în nr. 732), e un proect alcătuit la ultimul congres al A. G. I. R. şi conţine câteva puncte de urmărit în viitor, precum sunt : *1) Canalizare şi captare a energiei la Porţile-de-Fier ;* 2) *Dragaj şi regularizare pentru păstrarea adâncimii de 2,5—3 m. sub etiaj ;* 3) *Eşire la mare : prin rectificarea braţului Sf. Gheorghe, prin canalul Cernavodă-Constanţa, prin canalul Bucureşti-Dunăre ;* 4) *Amenajeri şi înzestrări cu utilaj modern a porturilor Dunărene ;* 5) *Sporirea capacităţii portului Constanţa ;* 6) *Construirea unui parc de vase moderne, cu capacitate de transport mare şi pescaj redus ;* 7) *Amenajeri la răuri mari pentru captarea energiei şi navigaţiei (cel puţin parţială) la : Prut, Nistru, Mureş, Jiu, Olt, Ialomiţa, Buzău şi Siret.*

Ultima pagină a revistei „Vremea" e consacrată răszboiului actual — prin descripţii săptămânale — în care sunt înfăţişate toate operaţiunile depe toate fronturile militare şi politice. O hartă, anexată articolelor citate, completează descripţiile. Cititorul e ţinut la curent, săptămânal, atât cu situaţia militară cât şi cu situaţia politică a războiului. Ne reîmprospătează *Semnificaţia Românească a Ardealului de nord,* de Vasile Netea (în nr. 734), care documentează că Regatul României nu poate exista fără Ardeal.

● D-l prof. *I. E. Torouţiu* are o misiune frumoasă, dar şi grea Misiunile frumoase sunt grele. Şi-a luat asupră-şi sarcina de a duce mai departe CONVORBIRI LITERARE, vechea revistă a vechei societăţi ieşene „Junimea", care azi nu mai există, dar revista preexistă în ciuda anilor pe care îi poartă bine. „Convorbiri Literare" au intrat în al 77-lea an. Cred că d. Torouţiu va duce

această misiune intrând, triumfal, la braţ cu tomurile ce vor însuma 100 de ani de existenţă ai revistei. Aveam convingerea, dela început, că nici nu putea să ducă această revistă altcineva în afara d-lui Torouţiu. E o convingere pe care ne-o păstrăm încă. De altfel D-sa e bine flancat, la conducere, de bunii săi colaboratori: Alexandru Ionescu, Teodor Al. Munteanu şi Ştefan Cuciureanu, — sunt bine aleşi aceşti tineri şi capabili scriitori. Avem, dinainte, mai multe numere apărute ale revistei, între copertele cărora întâlnim un material de aleasă ţinută literară. E bună reamintirea despre poetul *D. Nanu* (de G. Ursu), despre *Dimitrie Cantemir* (de P. P. Panaitescu) şi studiul despre *Paul Valéry* (de Florin Niculesscu). Comemorarea scriitorilor-eroi căzuţi în războiul actual e o pioasă datorie pe care revista şi-a împlinit-o bine, dela dela început, vorbind, acum, despre Alex. *Baiculescu, Alex. Pogonat,* Dan-Alex. *Boureanu,* Sergiu *Ludescu,* Dumitru *Olariu,* Stoian Gh. *Tudor,* Const.-Ştef. *Voiculescu,* Nicolae *Murăraşu,* Miron Gh. *Nedioglu,* Ion *Ţurcan,* Gheorghe *Vasilescu;* iar mai de mult s'a vorbit de alţi scriitori-eroi. Am mai citit despre asemenea pomeniri şi în „Revista Fundaţiilor Regale". Sunt interesante *ineditele lui Titu Maiorescu,* în original şi traducere, asemenea din scrisorile aceluiaş. E bine că s'a scris şi despre *Carmen-Sylva* (de Vasile Damaschin). Se aduce un real serviciu literaturii prin traduceri din *Mihai Eminescu.* Potrivite alte traduceri sunt din *Rainer Maria Rilke* (de Iulia Murnu) şi din *W. v. Goethe:* „Egmont" (de Laura M. Dragomirescu). In fiecare număr sunt nelipsite: *cronica literară, cronica revistelor* şi *bibliografie.* Revista „Convorbiri Literare" e o podoabă a literaturii, din vremea de acum, căreia îi ridică şi-i păstrează prestigiul, în foarte bune condiţiuni, d. I. E Torouţiu. Eram dator — chiar în această revistă neliterară — să menţionăm acest fapt. Conştiinţa şi onestitatea scriitoricească ne-au cerut.

● NEAMUL NOSTRU e titlul marelui săptămânal, în locul foii NEAMUL ROMÂNESC al marelui Nicolae Iorga. D-l N. Georgescu, directorul noului ziar de acum, acţionează pe linia trasă de marele dascăl. Ca o datorie pioasă, sunt reproduse diverse articole ale lui Nicolae Iorga, de asemenea şi versuri ale aceluiaş. Citäm titlurile: *Madridul,* note de călătorie (în nr. 40), *In Castila,* (nr. 41), *Magii* (poezie, (nr. 43), *A doua capitală a Spaniei-unite* (nr. 44), *In Spania* (nr. 47); Note de călătorie: *Madridul* (nr. 48), *Bătut de-a gândului furtună* (versuri) (idem). Se mai publică şi amintiri pentru marele Nicolae Iorga, de diverşi scriitori.

● Nici nu-şi valorifică îndeajuns serviciul pe care d. general doctor V. Panaitescu îl face societăţii româneşti, prin „Asociaţia de educaţie şi cultură naţională şi socială „AVÂNTUL", al cărei preşedinte este. E o asociaţie veche chiar foarte veche înfiinţată, la început, la Brăila, apoi şi-a întins activitatea în toată ţara, care a urmărit afirmarea şi valorificarea elementului românesc, străbătând greutăţile timpului, să se ridice în propria-i ţară la posturile de comandă, pentruca neamul românesc să-şi dureze o soartă mai bună, în mijlocul oceanului de răutăţi şi streinisme. Această asociaţie are un program vast, dar practic, nedepărtându-se dela realităţile şi capacităţile inerente naţiei. Incet-încet, dar sigur, „Avântul", cu „avântenii săi", destui de numeroşi astăzi, în toate ramurile de activităţi publice şi particulare, năzueşte să-şi atingă ţinta: preponderenţa Românilor în propria-le ţară, ridicarea neamului la poziţiunea meritată între celelalte neamuri ale omenirii, prin cultură, civilizaţie, arte, ştiinţe şi puterea militară. De aceea, marele om, MAREŞALUL ANTONESCU, Conducătorul Statului, adus în fruntea ţării de destinul providenţial, ales la comanda supremă a neamului şi armatei, e o chezăşie că România merge pe drum bun, aşa cum membrii „Avânteni" au năzuit şi s'au străduit de atâtea decenii. Ei văd, în mareşal, prototipul dela conducerea superioară a neamului românesc; căci, prin EL, România va progresa pe toate tărâmurile. In afara propovăduirii prin viul grai, „Avântul" lucrează şi prin scris, — cum este cazul cu revista „TRIBUNA AVÂNTENILOR", care apare de opt ani în Bucureşti). Aci, în revistă, se publică diferitele cuvântări ţinute de membri, comemorări şi parastase pentru membri, cărţi apărute şi înfăptuiri realizate. Am ţinut de a noastră datorie să însemnăm, aici, cuvinte bune atât pentru asociaţie cât şi pentru revistă, — ca prim-girant avându-l pe d. general dr. Panaitescu, preşedintele neobosit şi animator, pe care îl cunoaştem şi-l apreciem, încă de mult, prin activitatea desvoltată la Sulina, în calitatea de preşedinte al filialei Ligii Navale Române locale, şi acum ca membru în centrala Ligii Navale, căreia continuă încă a-i aduce bune servicii. Ne pare bine că-l avem pe d-l dr. general Panaitescu printre colaboratorii noştri apropiaţi. Era o datorie, din parte-ne, să-l evidenţiem aci.

● D. prof. *D. Munteanu-Râmnic* aduce un mare serviciu istoriei literaturii române, prin GAZETA CĂRŢILOR, pe care o scoate cu sacrificii. Ii exprimămă, şi de aci, admiraţia noastră. Revista se adresează nu numai specialiştilor, dar şi cărturarilor de orice speţă ar fi. Subiectele desvoltate sunt variate şi multe din ele sunt inedite., sau dintre cele uitate sunt reîmprospătate. In numerile apărute (nr. 3—6 şi 7—8, din anul XIII) citim: *Carmen-Sylva şi Vasile Alecsandri,* — e un fragment al reginei-poete despre Alecsandri; *Cugetări* de Nicolae Iorga; despre *Monumentul lui Andrei Mureşanu,* de D. Munteanu-Râmnic, pe care l-am vrea ridicat pe muntele Tâmpa al Braşovului; din *scrisorile poetului Dimitrie Nanu* către criticul Mihail Dragomirescu; recenzie asupra cărţii *Filosofia creştină,* de prof. Marin Ştefănescu (dela universitatea Cluj-Sibiu), recenzie făcută de prof. dr. N. Chiriac-Dimancea; povestirea *Piatra de opal,* de Carmen Sylva, traducere de Dem. Olănescu-Ascanio; o lungă listă despre cărţi vechi şi colecţionarii acestora; *Carnet bibliografic, carnet cultural, cronica revistelor şi ziarelor, expoziţii, cărţi noui apărute; Antologia poeziei.* Cine doreşte să fie la curent cu tot ce apare în câmpul cărţilor, al revistelor şi a orice publicaţiuni, să afle calitatea şi să fie în măsură să cunoască valoarea acestora, să-şi procure GAZETA CĂRŢILOR (strada Leonida, 4, Bucureşti) dela librăriile principale, sau să se aboneze (costul abonamentului e numai de 400 lei pe an). Aci, nu e o reclamă comercială, pe care o facem, ci e o datorie ce o resimţim faţă de o excelentă revistă trebuitoare oricărui intelectual.

● Când cineva citeşte GAZETA TRANSILVANIEI, dela Braşov, număr cu număr, încearcă un anumit sentiment, că are în mână un ziar bine scris şi simţit românește; iar când are în faţă colecţia mai multor numere, încearcă un cu totul alt sentiment: acela de a se afla în faţa unor documente istorice de o valoare care va rămâne. „Gazeta Transilvaniei" mi-era de mult timp cunoscută, într'adevăr; are un trecut lăudabil, chinuit, ca şi al întregului trecut românesc; dar, decurând, de când cu înfigerea pumnalului duşmănos în inima românismului, această bătrână foae — de 107 ani — e scrisă cu lacrimi, cu sânge şi cu suferinţe de Christ; citind-o, suferi şi lăcrimezi. De câteori îi pronunţ numele, deatâteaori mi se înşirue, în convoi, martirii neamului românesc. Sunt, la acea gazetă, o seamă de pasionaţi ai scrisului, nelipsiţi dela datoria de a-şi frânge pana înainte de a fi înmuiată în lacrimi, care merită toată stima şi întreaga noastră laudă. A înşira titlurile articolelor, scrise de toţi aceştia, ne-ar fi dincolo de puteri şi ne-ar răpi pagini întregi, aci. Trebuesc citite, da, toate aceste articole, ba chiar recitite. Ne încumetăm să citäm numele autorilor: Ion Colan, V. Branisce, Ax. Banciu, Lucian Valea, dr. M. Suciu-Sibianu, T. M. Welther, I. Bozdog, Octavian Popa, Ecaterina Pitiş, Aurel Marin, Ion Berciu, I. Urcanu, Lia Busuioceanu, Gh. Tulbure, Ion Gherghel, I. Gârbacea, I. Meteiu, Emanoil Bucuţa, A. P. Bănuţ, dr. N. Căliman, pr. N. Bârsan, dr. Ilie Dăianu, Sassu Ducşoara, pr. Alex. Florea, pr. Ion Scurtu, Bădicu Gheorghe, I. Opriş, Eugen Hulea, dr. Emil I. Bologa, O. Ghibu, prof. I. Il. Ştefanovici-Svensk, N. Baboie, M. Someşeanu, prof. George Moroianu.

● GLASUL NISTRULUI e ziar săptămânal transnistrian, care apare la Odessa; e în al III-lea an dela înfiinţare, din iniţiativa presei guvernământului Transnistria; e pus sub conducerea d-lui

Horaţiu Ionescu, ca redactor răspunzător. E un bun ziar care orientează aspra situaţiei Românilor de peste Nistru. E bine scris şi frumos ilustrat. E tipărit în Odessa. Citim articole şi poezii de Georghe Moroşanu, Horaţiu Ionescu, George-Ion Popescu, Florin Andrei, Mina Solaru, Gherman Pântea, profesor dr. P. Ceasovnicov (rectorul universităţii din Odessa), I. P. S. Mitropolitul Visarion, Mihai Spiridonică, Victor Lieanu, B. Baidan, Simion Stolnicu, Ion Neicu, Tudose Moldovanu, Anatolie Maslenicov, Alexu M. Dumitru, Florin Creţeanu, Mircea Gregorian, preot V. D. Ciocârlan, Andrei Năstase, Dimitrie Panaitescu ş. a. Urăm tânărului ziar „Glasul Nistrului" să apară atâta timp cât va curge apa Nisttrului la Marea noastră.

● D-l *Eugen Constant,* apreciatul scriitor şi poet craiovean, ne-a oferit volumul „ELANURI RĂSTIGNITE", în ediţie definitvă (vol. I, 1943, Craiova), despre care avem de spus numai cuvinte bune. Aci, în aceste recenzii, ne mărginim mai mult la semnalări de cărţi şi reviste, ci nu şi la critici literare. Cititorii revistei „Marea Noastră" sunt ţinuţi în curent cu tot ce ni se trimite la redacţie, — fie sau nu în atingere cu problemele marinei şi mării — despre care putem spune un cuvânt modest şi măsurat. Căci, aci, nu se fac analize literare, ci poate doar sinteza scrierilor. Se 'nţelege, în afara revistelor şi cărţilor de specialităţi, pe care le primim, mai înfăţişem cititorilor noştri şi cărţi sau reviste literare — precum sunt *Convorbiri literare, Gândirea Revista Fundaţiilor Regale* ş. a., — care conţin lucrări şi studii serioase. Iată şi cazul cu noul volum de versuri al d-lui Eugen Constant: „ELANURI RĂSTIGNITE", care constituesc un mănunchi de poeme bine alese, unitare, cu reflexii, imagini, muzicalitate şi idei fericit îmbinate. Romanul, nuvela, poema în proză, critica, eseul pot rezista la diversitatea cititorilor; la aceste producţiuni cititorii pot fi cât de feluriţi şi cât de mulţi. Poezia cere numai anumiţi cititori, un număr restrâns de cititori, care ei înşişi cată să aibă predispoziţiuni poetice. Poemele d-lui Eugen Constant vor rămâne aşa cum d-sa le-a selecţionat. Au forma dăruită de autor, nu altă formă, streină, ceea ce e un mare merit. Prin atâtea calităţi poetul se găseşte pe linia clasică — singura linie valabilă acum şi în viitor. Nu văd vre-o imitaţie streină în aceste poeme. Dacă tristeţea şi melancolia constituesc atmosfera, acestea nu scad întru nimic valoarea fondului poetic. Exprimarea e îngrijită. E un volum de afirmare personală, spre definitivare şi de calitate primă, poetică, de reuşită evoluare a poetului. E de dorit a nu rămâne la acest volum, ci a stărui şi la al II-lea volum de poeme. D-l Eugen Constant se găseşte pe drum sigur şi afirmativ. Să-şi continue drumul.

● NATURA, revistă pentru răspândirea ştiinţei, a fost întemeiată de G. Ţiţeica şi G. G. Longinescu, în 1905; acum apare sub grija d-lui prof. Oct. Onicescu şi Raul Călinescu (secretar de redacţie). Numărul 11—12, anul XXXII, conţine un material interesant: *Inceputurile chimiei în România,* de Eug. Angelescu; *Bolile cărţilor şi combaterea lor,* de Olga Săvulescu; *România poartă de drumuri şi prag între două lumi,* de I. Roşca; *In lgătură cu valoarea numărului* π, răspunsuri dela prof. Ion Ionescu, ing. N. Sacară, ing. T. Hănciulescu; *Tainele naturii,* de pr. Florian Ciurescu; *Descrierea geologică a Ţărilor Româneşti, făcută de J. J. Huot,* de Mircea D. Ilie; *Mecanica cea nouă,* de Marin G. Dumitrescu: *Un nou peşte fosil dela Piatra-Neamţ,* de Mircea Paucă; *note; dări de seamă; cărţi şi reviste primite.* Despre *Porţile de Fier* aflăm: cercurile germano-române s'au ocupat despre exploatarea energiei apei Dunării la Porţile de Fier, dela care s'ar obţine 6,5 miliarde kilowat-ore; construcţia uzinelor ar cere braţe de muncă în valoare de 1 0milioarde lei, 60.000 vagoane ciment şi 10.000 vagoane de oţel, plus maşinile. O asemenea lucrare s'ar putea executa după război.

● REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ nr. 7—12, anul XIII, apare lunar sub direcţiunea d-lui dr. G. Banu, fost ministru Bucureşti III, bulev. Lascăr Catargiu, 24), are sumarul următor: *Morbiditatea şi progresul diabetului în România,* de I. Pavel; *Organizarea serviciului medical şcolar* — fişa de sănătate — de dr. Const. D. Samson, medic şcolar, fost inspector general; *Cinci ani de vaccinare antituberculoasă,* de dr. Mihail Tomacinschi; *Căsătoria şi divorţul în legislaţia germană actuală,* rezumat după M. Küper: *Importanţa genealogiei satului pentru studiul naţiunii,* rezumat după Alexander Paul; *Statistica cancerului în Germania şi Norvegia* de dr. I. Ciocârlan; *recenzii* asupra publicaţiunilor apărute despre boli sociale, epidemiologie, eugenie, demografie, medicina socială a primei vârste; *cronica informativă;* bibliografie; tabla de materii a articolelor apărute în revistă în 1943.

● Ultimul număr, 11—12, anul VIII, din REVISTA CURSURILOR ŞI CONFERINŢELOR UNIVERSITARE, *antologia cugetătorilor români şi străini,* de sub direcţiunea d-lui I. Gr. Perieţeanu (Bucureşti, calea Plevnei, 1), conţine sumarul următor: *Cuvânt către muncitori,* de arhitect *I. D. Enescu,* ministrul muncii; *Problema regenerării neamului,* de prof. dr. Iuliu Haţieganu, rectorul untversităţii din Cluj-Sibiu; *Actul dela Alba-Iulia şi valoarea permanentă,* de George Sofronie, profesor la universitatea din Cluj-Sibiu; *Impresii din Germania,* de avocat Şt. Petrescu, secretar general al ministerului muncii; *La inaugurarea gruplui şcolilor primare Ferdinand din capitală,* de Gr. Dimitriu, magistrat, preşedintele comitetului şcolar.

● Când ni se trimite, la redacţia noastră, vre-o foae sau revistă ce apare sub grijea autorităţii FUNDAŢIEI CULTURALE REGALE REGELE MIHAI I ne tare bucură faptul, căci, sătenii au mare nevoe nu numai de căminuri culturale sau de case naţionale, dar şi de foi pe care să le citească, fie în cămine, fie la ei acasă. Astfel de bucurie am simţit primind revista DEŞTEPTAREA, aflată în al II-lea an dela apariţie, care e a regionalei Bucovina, ce ţine de Fundaţia numită mai sus, sub-intitultă „foaie pentru luminarea poporului"; redacţia e în Cernăuţi (str. Mircea Vodă 8). In fruntea conducerii acelei regionale sunt domnii: prof. univ. Const. N. Tomescu, directorul regionalei Bucovina, prof. univ. Milan Şesan, directorul ziarului „Deşteptarea", Ştefan Bidnei, secretar general şi N. C. Enescu, inspector regional. Ziarul „Deşteptarea", conţine pagini potrivite poporimei, din care se pot cu lege învăţăminte practice pentru gospodărie, suflet şi minte. Despre *bibliotecile* satelor scrie Ştef. Bidnei; iar cuvinte potrivite pentru poporime prof. univ. Const. N. Tomescu (în nr. 24, anul II).

● O revistă regională înseamnă strângerea, într'un cerc închis, a tuturor coreligionarilor de aceiaş specialitate care poartă condeiul întru acelaş program propus. „GÂND ŞI SLOLVĂ OLTENEASCĂ" e revista lunară, pentru literatură, a scriitorilor olteni, care a intrat, decurând, în al IX-lea an şi e condusă de tinerii craioveni Preda Savu F. Bossun şi Sergiu Cristian. Conţine proză, versuri şi o bogată pagină a evenimentelor şi apariţiilor literare. Revista se citeşte cu plăcere; a reuşit să grupeze o seamă de sriitori din toate generaţiile, de origină oltenească, dar unii din ei sunt despărţiţi în toate colţurile ţării, iar alţii rămaşi locului. *Literatura oltenească* are o anumită caracteristică, un anumit specific după cum spune Arbore Vladimir (în nr. 1, anul IX). Suntem de acord cu autorul.

● Despre punerea la punct a sportului, în ţara noastră, se ocupă BULETINUL O. S. R., care apare lunar, ca revistă de publicitate a „Organizării sportului românesc" (O. S. R.), deabia păşit în anul al II-lea decând apare (Bucureşti, str. Alex. Lahovary, 14). Cine vrea să fie la curent cu ce se face, sau cu ce se intenţionează a se face, în acest câmp de lucru, e neapărată nevoe să urmărească acest buletin informativ, regulat, număr cu număr. Despre *sportul de iniţiativă particulară* ne informează d. prof. Virgil Popescu (în nr. 7—8, anul I); apoi organizarea sportului în instituţii de *Stat şi particulare* (în acelaş nr.) şi despre *sportul muncitoresc* (idem); iar despre *Sport şi carte,* nevoia de a merge mână 'n mână aceste două elemente, ne documentează d. D. Goga, director în subsecretariatul educaţiei extraşcolare (în nr. 1, anul II); în restul bule-

tinului sunt publicate diferite decizii, norme, instrucţiuni, organizări în ţară pentru progresul sportului românesc.

● ORGANIZAREA SPORTULUI ROMÂNESC a tipărit o broşură (de aproape 80 pagini) în care sunt redate textele conferinţelor ţinute la radio, din Bucureşti, relative la *Sportul şi apărarea naţională* de g-l Virgil Bădulescu, *Sportul şi eroism* de Alex. Bădăuţă, *Sportul, educaţia fizică, recreaţia,* de dr. Sabin Manuila, *Sport şi educaţia socială,* de Octavian Neamţu, *Viaţa în aer liber,* de prof. dr. Iacob Mihăilă, *Problema regenerării neamului,* de prof. dr. Iuliu Haţieganu, *Sportul şi educaţia tineretului,* de general-adj. Alex. Manolescu, *Sportul românesc în timp de război,* de prof. I. Gheorghiu. Şi fiindcă în toamna anului 1943 a fost o *săptămână a sportului românesc,* la sfârşitul broşurii este arătat programul, după care s'a desfăşurat acea săptămână: cu conferinţe, discuţiuni, comunicări, în şedinţe, şi demonstraţiuni sportive. Această broşură e bine să fie păstrată, în biblioteci, pentruca, după câţiva ani, să se vadă stadiul sportului la noi în ţară, în timpul apariţiei broşurii de faţă.

● Fostul preşedinte al Statelor-Unite americane, Jefferson, mort în 1826, a recomandat următoarele „zece reguli de deprinderi practice în viaţă":

— Nu amâna niciodată, pe mâine, ceeace poţi face astăzi:

— Nu da altora însărcinările pe cari le poţi face singur;

— Nu-ţi cheltui banii înainte de a-i avea;

— Nu cumpăra lucruri de cari n'ai nevoe, numai fiindcă sunt ieftine;

— Nu fii îngâmfat, căci îngâmfarea costă mai mult de cât foamea, setea şi frigul la un loc;

— Nu-ţi închipui că ai mâncat prea puţin, căci nu-ţi va părea rău niciodată;

— Fă totul cu plăcere şi nimic nu-ţi va părea obositor;

— Nu te gândi la necazuri ce au să vină, căci dacă nu se produc — cum se întâmplă adeseori — îţi pricinueşti supărări zadarnice;

— Priveşte totul din partea cea bună a lucrurilor;

— Dacă eşti supărăcios, numără până la zece, înainte de a vorbi; dacă eşti şi nervos, numără până la o sută.

● Ministerul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, prin consiliul superior al transporturilor şi tarifelor, oficiul de studi, editează un BULETIN INFORMATIV, care apare lunar; numărul apărut nr. 83, anul V, conţine ştiri la problemele transporturilor pe uscat, aer şi ape. In ce ne interesează avem *Traficul fluvial european* în Franţa, Belgia, Italia, Ungaria, Croaţia şi România; *Dunărea şi Marea Neagră* (trducere); *Navigaţia maritimă:* în Danemarca şi Turcia; *Construcţii de silozuri* subterane în Argentina. *Bibliografie* străină. Nr. 84 conţine: *Navigaţia maritimă* în Elveţia, Turcia, U. S. A.; *Navigaţia fluvială* în Ungaria.

● ROMÂNIA MILITARĂ e buna revistă generală lunară, fondată în anul 1864, autorizată direct de marele stat major al armatei, în numele căruia apare şi publică diferite studii serioase. Găsim (în nr. 11—12) despre *paraşutism,* de sublocot. paraşutist Al. Costeanu; *Veşnica problemă a moralului,* de căp. Vintilă Teodorescu, un interesant articol, în care autorul denotă bună cultură generală; *Strategia Mediteranei* este un foarte documentat studiu, cu evenimentele redate până în toamna anului 1942, de cunoscutul scriitor marinar lt. comandor Gh. Mocanu, în care analizează poziţiiel şi situaţiile puterilor beligerante, intrate în desvoltarea operaţiunilor navale, care au avut loc în spaţiul mediteranian; *Contribuţiuni cu privire la campania din Jugoslvia şi Grecia* (din 1941, inclusiv ocuparea Cretei), de locot. Const. Ciocan, sunt adevărate informaţiuni alcătuite pe bază de publicaţiuni germane apărute până în prezent şi în plus comunicatele oficiale date la iveală; autorul desvoltă, mai întâi, campania din Jugoslavia şi apoi aceea din Grecia; face un scurt istoric anterior, arată starea economică, apoi expune cauzele războiului, pregătirea politică internă şi externă, pregătirea militară a armatei; descrie teatrul de operaţiuni, planuri de campanie, proecte de operaţii, arată concentrarea forţelor combative; dă desvoltarea operaţiunilor; expune înfrângerile parţiale suferite de Jugoslavi, apoi de Greci, pierderile acestora, ocuparea teritoriilor cucerite. Lucrarea d-lui locot. Ciocan merită o menţiune de merit. Interesante sunt *Două amintiri despre Regele Boris III,* de col. Al. Budiş depe timpul celor aproape trei ani (1938—1941) decând autorul a deţinut funcţia de ataşat militar român în Bulgaria. Lt. colonel Petre V. Rotaru ne dă un scurt istoric al *institutului geografic militar* la 75 ani de viaţă ai acestui aşezământ. Un reuşit portret literar avem despre *generalul Marcel Olteanu,* care a fost o mare figură a armatei. Revista se încheie cu mai multe pagini relative la *bibliografia militară,* în care apar recenzii semnate de maior Ştef. Minea şi locot. Const. Ciocan. Semnalăm recenzii despre *Atacul vaselor din porturi cu torpile vii* (umane), *Drumul Canadei, Problema Americii latine, Flotele navale de război şi comerciale* (situaţia lor până în vara anului 1943), cu date concludente.

● BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMÂNIEI, apare lunar (în Bucureşti, str. Londra, 41) sub conducerea d-lor dr. N. Gavrilescu, dr. George D. Vasiliu, dr. Ludvig Rodewald şi dr. Virgiliu Lungu. Numărul 12 publică: *Hrana artificială a crapului; Răceala la peşti; Anomalii şi monstruozităţi la peşti; Stârpiţi broaştele; Puiernitele; informaţiuni.*

● Este bine că apare buletinul oficial al ministerului culturii naţionale şi al cultelor sub titulatura ŞCOALLA ROMÂNEASCĂ, în care sunt publicate cuvântările şefilor dela conducerea superioară a departamentului şi diferite norme-directive pe care ministerul le dă şcolilor în ţară. Astfel, acest buletin se prezintă ca o bună colecţiune, care îşi va da roadele mai târziu, când asemenea colecţiune se va împuţina şi se va resimţi nevoia cunoaşterii cuvântărilor ţinute acum. Intr'un număr (12) sunt publicate cuvântările d-lor prof. I. Petrovici, Radu Petre, N. D. Petrescu-Zoiţa, dr. V Şeicaru, Emil A. Cociu, V. Roşca; iar la cronică Remus Ilie, Gh. Dumitrescu, I. Georgescu; la recenzii întâlnim cartea *Sociologia şi pedagogia satului* a d-lui Stanciu Stoian (editura „Prometeu", Bucureşti, 1943), recenzată de d. Ion Georgescu, în care se face elogiul şi se redă valoarea satului românesc, aşa cum merită el în cultura şi civilizaţia omenirii; e purtător de umanitate, de progres în umanitate; are destinul muncii, al muncii prin cultură şi pentru cultură. Revenire la valoarea satului, care e creator de cultură autentică şi superioară; astfel omenirea va reintra în unitatea ei culturlă de altădată. Atenţie la satul românesc.

● ANTIGAZ e organul direcţiunii chimice şi de gaze a corpului tehnic militar (Bucureşti, str. Uranus, 5); apare lunar; a intrat în al 18-lea an dela apariţie; numerile apărute (10—11—12) conţin material în legătură cu scopul revistei despre apărarea pasivă, gaze de luptă, protecţia populaţiei civile, aruncătoare de flăcări, psihologia apărării pasive, adăposturi particulare, etc. Revista are şi pagini despre publicaţiuni apărute, române şi străine.

● Pe cât ne este cu putinţă să fim în curent cu toate publicaţiunile româneşti, VIAŢA BASARABIEI a d-lui Pan Halippa (redactor fiind d. Octav Sargeţiu) e singura publicaţiune periodică pe care o întâlnim mai des. CUVÂNT MOLDOVENESC nu e o revistă. Şi nici BASARABIA LITERARĂ nu e în sensul la care gândim, când ne referim la revista d-lui Halippa. Decurând a împlinit 13 ani decând apare VIAŢA BASARABIEI, mai întâi la Chişinău, apoi în Bucureşti, unde se tipăreşte decând cu prăpădul bolşevic. Materialul publicat în această revistă e ales. In nr. 11—12 citim următoarele: D. Artur Gorovei dă interesante note biografice relative la *Scriitorul basarabean Teodor Vârnav* (sunt idei dintr'o conferinţă ţinută la Hotin de reputatul academician), din care biografii noştri pot mult folosi. D. N. Popovschi continuă cu ale sale amintiri basarabene în *Calea vieţii.* D-na Vasilissa Soroceanu în eseul *Inalte motive de a trăi* dă la iveală

calităţi alese şi reuşeşte să justifice înţelesul bun al vieţii. *In chestiunea târgurilor şi târguşoarelor din Basarabia* d. Alex. Boldur polemizează ca d. V. Tufescu. Revista se încheie cu o bogată *cronică.*

● O altă revistă care se ocupă de problemele armei sburătoare este ROMÂNIA AERIANĂ, ce apare de 18 ani; este organul de propagare a chestiunilor aeriene, de aviaţie, de aerochimie şi radiofonie; are ca director tehnic pe d. inginer Al. C. Visarion şi prim-redactor pe d. av. Laelius I. Popescu. Citim studiul *Aer şi apă,* scris de prof. Victor Vâlcovici, directorul institutului de aerodinamică; apoi *Avionul contra carului de luptă,* de inginer Al. C. Vissarion; iar comandorul-aviator Andrei Popovici ne arată căile de urmat pentruca *meşteşugul sborului* să pătrundă cât mai adânc în massa poporului nostru (v. artic. *In jurul unei idei).* Despre *aviaţia de bombardament la distanţe mari* ne iniţiază inginerul dr. I. Linteş, comanrdor profesor la politehnica din Bucureşti, care nu ar avea atât de mare efect material cât şi-ar închipui cineva. Despre *Columbofilie* scrie med. general dr. I. Bălănescu, atât de necesară, la noi, chiar în vremea asta de război şi, în acest sens, recomandă pe căpitanul Traian Niţescu, care posedă foarte multe cunoştinţe columbofile. Interesante sunt informaţiunile despre *echipajele de linie* de lt. comandor av. Traian Udrischi. Sunt publicate, la sfârşitul revistei, ştiri streine şi române aviatice.

● Dacă este cineva care să-şi fi propus să-şi ridice *locul natal,* în ochii târii, este d. avocat EUGEN CEALIC, primarul oraşului Călăraşi, directorul bunului său ziar PĂMÂNTULL, bilunar so cial-literar, intrat în al XIII-lea an de apariţie. Prin stăruinţa sa, în Bucureşti, au fost organizate conferinţe asupra cunoaşterii Bărăganului ialomiţean. In ziar apar reproduse din ideile conferenţiarilor. Sunt interesante informaţiunile relative la „Istoricul presei şi al scrisului ialomiţean", culese de preotul econom D. Biolănescu (din Jigălia), începute dela nr. 246-248. Citim poezia LA CALAFAT, de Carmen Sylva, tradusă de I. Constantinescu; „Catinca Beldiman", fragment din roman de Theodor Râşcanu; „Un moment însemnat în cultura noastră", despre M. Kogălniceanu, de Ştefan Mircescu; şi nelipsită „Vitrina" intelectuală. Măcar odată pe an se pomenesc numele ziarelor din provincie — aşa precum face „Pământul" dela Călăraşi - Ialomiţa, acum, — dar nu pe toate le înseamnă, căci multe mai scapă neînsemnate din câte apar în ţară. Ar fi interesantă o asemenea catagrafie. Pare-mi-se că numai în „Curentul" din Bucureşti apare ecoul presei provinciale. Iată câteva nume de ziare ce apar în provincie: DACIA (dela Timişoara), FRUNCEA (idem), DEŞTEPTAREA (dela Cernăuţi), EXPRESUL (Brăila), Vocea BUZĂULUI (Buzău), CURENTUL NOU (Bocşa-Montana), ROMANAŢUL (Caracal), TINERETUL INVĂŢĂTORESC (Lipova), CURAJUL (Galaţi), DETUNATA (Moţi), GORJANUL (Tg.-Jiu), AVÂNTUL (Petroşani), SENTINELA (Focşani), PANDURUL (R.-Vâlcii). Lista dată de foaia „Pământul" d-lui Eugen Cealîc se opreşte aci. Ce bine pentru ţară ar fi dacă toate satele, târgurile şi oraşele ar avea câte o foae proprie, bine scrisă.

● ORTODOXIA e o revistă săptămânală, de pietate şi învăţătură creştinească ortodoxă, ce se găseşte în al XII-lea an şi apare sub buna diriguire a cuv. preot *Toma Chiricuţă,* dela biserica Zlătari, din Bucureşti (redacţia şi administraţia revistei: strada colonel oPenaru-Bordea, 68, Bucureşti III). O recomandăm cititorilor noştri.

● FOCŞANII e titlul ziarului care apare în capitala Putnei, de şease ani, sub direcţiunea d-lui Ioan N. Donescu (str. I. C. Brătianu, 88); e un ziar independent de atitudine şi informaţii bine scris. Deosebim „Monografia judeţului Putna", e o foarte bună contribuţie a vechiului ziarist I. M. Dimitrescu; pune la curent pe cititori asupra trecutului istoric al judeţului, care, aşezat între cele două ţări şi principate dunărene, a jucat un mare rol politic, odinioară.

● LINIA DE CALCUL, de *N. Saegiu* (tip. şcoalei ofiţeri aviaţie, Bucureşti), e o nouă lucrare pentru specialişti, precedată de un cuvânt şi o prefaţă a acestui studiu prea interesant. Dar *linia de calcul* poate fi întrebuinţată nu numai de specialişti, ci şi de nespecialişti; nu e o maşină, ci o riglă sau linie ţifrată, care poate să fie folosită de orice persoană: în socoteli comerciale obişnuite, în calcule de dobânzi, în echivalente de devize, în transpuneri procentrale în statistici, în repartizări. Recomandăm acest interesant studiu.

● TEHNICA ŞI VIAŢA, nr. 1, anul III, are sumarul: *Limita influenţei Deltei secundare a braţului Chilia asupra Gurei Sulina,* de ing. C. Burghele; *Instalaţii de sterilizare ucigătoare,* de dr. Liviu Câmpeanu; *Pojghiţa capilară în natură şi în industrie,* de prof. dr. Dan Rădulescu; *Aeroportul modern,* de lt. comandor ing. M. N. Bosoancă; *Baia finlandeză Sauna, un izvor de sănătate colectivă,* de Ioan D. Stăncescu; *Economie de război şi planuri pentru după; La moartea profesorului Ion Simionescu; A. G. I. R. după 25 ani,* de Paul Cartianu; *Exportul produseolr petrolifere din România după război,* de ing. R. Brăescu; *Vitezele trenurilor noastre de călători,* de E. Dar; *Planetele în 1944,* de ing. Sorin Ştefănescu-Radu; *Radio,* de ing. I. V. Herescu; *Recenzii,* de ing. C. Pârlea.

● S'au mai primit la redacţia revistei noastre publicaţiunile: *România Eroică, Gazeta mlitară, Buletinul pregătirii premilitare şi extraşcolare, Economia Română, Ziarul Ştiinţelor, Plaiuri Năsăudene, Transilvania noastră, Raza, Albina, Economia, Revista general de marina* (Madrid), *Gazeta sporturilor, Elanuri răstignite,* poeme definitive, vol. I, de Eugen Constant, (1943, Craiova), *Die Kriegsmarine, Die Wehrmacht, Signal, Koralle, Match, Muncitorul Român, Orizontul, Morskisgovor, Almanaco navale, Arhivele Olteniei, Excelsior, Graiul copiilor, Satul, Cuvântul Mareşalului către săteni, C. A. M.* (anul III), *Hunedoara noastră,* revistă lunară de folklor şi muzică populară, director Nicolae M. Isac (Hunedoara), *Crăişorul munţilor* (Braşov), *Buletinul pompierilor români* (Bucureşti), *Buletinul Bursei Bucureşti, Revista laptelui,* director dr. C. Stoian, *Gazeta cooperatorului, Furnica,* organ de cultură şi propagandă cooperativă, *Catedra* (Galaţi), *Cronica Romanului, Cronica militară ilustrată.*

P. S. Rugăm toate revistele şi ziarele anunţate de noi să insereze şi apariţia revistelor Ligii Navale Române: MAREA NOASTRĂ şi MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame

La telegrama trimeasă de Liga Navală Română :

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I

In numele membrilor Ligii Navale Române, respectos prezint Majestăţii Voastre de anul nou urarea creştinească străveche : să trăiţi Majestate mulţi ani şi glorioşi ani, într'o lungă domnie, pentru fericitul destin al României reîntregite.

Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Majestatea Sa a binevoit a răspunde :

D-LUI VICE-AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Mulţumesc din inimă pentru frumoasele simţiminte şi bunele urări exprimate în numele Ligii Navale Române, cu prilejul anului nou.

MIHAI R.

La telegrama trimeasă de Liga Navală Română :

MAJESTĂŢII SALE REGINA ELENA

In numele membrilor Ligii Navale Române, respectos rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi urarea creştinească de noul an : să trăiţi Majestate întru mulţi ani în deplină sănătate şi linişte.

Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Majestatea Sa Regina Elena a răspuns :

Casa M. S. Reginei Mame
Doamna de onoare este însărcinată a transmite Domnului Amiral Adjutant N. Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române, calde mulţumiri ale Majestăţii Sale Reginei Mame, pentru bunele urări exprimate în numele membrilor Ligii Navale cu prilejul Noului An.

La telegrama trimeasă d-lui Mareşal Ion Antonescu Conducătorul Statului, de Liga Navală Română :

DOMNULUI MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de onoare al Ligii Navale Române
L o c o

De anul nou şi de ziua numelui D-voastră, membrii Ligii Navale Române vă roagă prin mine să binevoiţi a primi expresiunea, statornicelor sentimente de devotament şi admiraţie pentru toate străduinţele depuse sub însufleţita D-voastră conducere întru înfăptuirile realizate, păstrându-ne credinţa că, prin brava noastră oştire de sub comandamentul de căpetenie al D-voastre, ţara şi neamul românesc vor fi desăvârşite în biruinţa finală.

Preşedintele Ligii Navale Române
Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ

Domnul Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului a răspuns :

D-LUI VICE-AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Mulţumesc călduros şi vă rog să primiţi cele mai bune urări pentru noul an .

MAREŞAL ANTONESCU

La telegrama trimeasă de Liga Navală Română :

DOMNULUI PROFESOR MIHAIL ANTONESCU
Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de onoare al Ligii Navale Române
L o c o

In numele membrilor Ligii Navale Române, rog primiţi de noul an, călduroase urări de bine şi sănătate, dorindu-vă viaţă lungă spre a contribui la realizarea viitoarei aşezări a României de mâine cu o marină la înălţimea cerinţelor neamului Românesc.

Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Domnul Profesor Mihail Antonescu, Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri a răspuns :

D-LUI VICE-AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Str. Spiru Haret, 6
L o c o

Vă mulţumesc pentru bunele gânduri şi vă rog să transmiteţi din partea mea membrilor Ligii Navale Române cele mai bune urări pentru anul 1944.

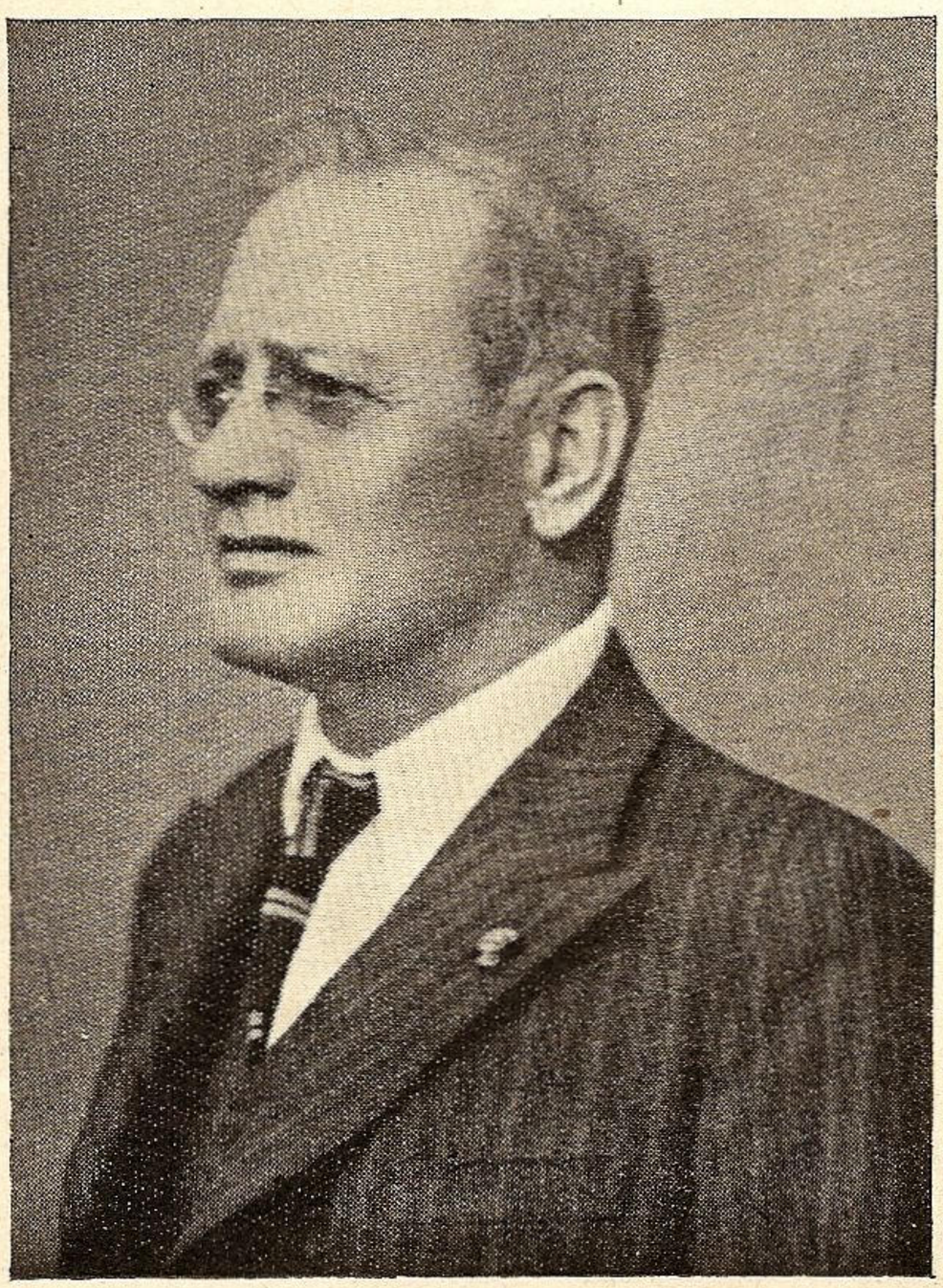
(ss) MIHAI ANTONESCU
Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri

Avansări

La ultimele înălţări în grad ne-a bucurat înaintarea domnului general de divizie **Nicolae Şova,** ministru subsecretar de Stat al marinei şi a d-lui general de divizie **Hugo Schwab,** preşedintele filialei L. N. R. din Iaşi, fiind înălţaţi la gradul de general de corp de armată, cărora conducerea centrală a Ligii Navale Române le-a transmis, la timp, respectuoase felicitări pentru binemeritata distincţie.

† Comandorul Emil Oprişan

In Ianuarie s'a stins din viaţă un devotat al Ligii Navale Române, al cărei conştiincios şi sârguitor administrator a fost mai mulţi ani, până când sănătatea



† Comandorul Emil Oprişan

sdruncinată l-a silit să-şi părăsească biroul, continuând totuşi a urmări pas cu pas desvoltarea instituţiei la care cu atâta drag lucrase.

Născut la Iaşi în 1874, după terminarea şcoalei de ofiţeri, a fost avansat sublocotenent în 1895, urcând treptele ierarhiei printre cei aleşi: locotenent în 1898, căpitan în 1905, locot.-comandor în 1911 şi căp.-comandor în 1915.

In cariera s'a distins printr'o vastă cultură. Pasionat cărturar, până la sfârşitul vieţii cerceta bibliotecile, cumpăra cărţi, scria volume întregi. Cărţile ce-i servise la documentare le dăruia bibliotecii Ligii Navale Române sau Şcoalei Navale, iar lucrările sale de mii de pagini, ne putând să le publice, le dăruia Academiei Române. Tipărit nu au rămas decât cursurile de drept internaţional şi istoria dela Şcoala Navală şi articolele publicate în Revista Maritimă pe vremuri, în Marea Noastră mai târziu.

Pentru meritele sale a fost trimis să facă un studiu de doi ani în Italia, şi a fost multă vreme comandantul Şcoalei de Marină şi al Şcoalei Navale.

Ca *om* era dintr'o bucată. Nu ştia ce este compromisul, diplomaţia, ci spunea verde omului în faţă tot ce gândea.

De o cinste exemplară, exagerată chiar, a servit Liga Navală Română ca un câine credincios. Când era vorba de banul a cărui administrare o avea, ar fi deferit parchetului pentru un leu şi pe cel mai apropiat al său. Dar pe atât era de larg, de mărinimos cu banul propriu, aplicând principiul „să nu ştie stânga ce face dreapta".

Pe mulţi, pe foarte mulţi i-a ajutat pe tăcute, discret şi delicat, întrecându-se în această operă cu nobila sa soţie, creştină desăvârşită.

De acum s'a dus acolo sus, spre a întâlni pe Amiralul Coandă, pe comandorul Botez, pe un tânăr drag care-l stima şi adora pentru noblеţa comandorului Oprişan faţă de el. A încheiat ca şi ei firul pământesc al existenţii, a părăsit marea frământărilor şi a pătruns în oceanul Vieţii Veşnice, lăsând în urmă-i pe lângă regrete, dar şi frumoase exemple de muncă, cinste, devotament. S'a dus cu sufletul înpăcat al datoriei împletite, mândru de opera lui familiară, socială, naţională.

Domnul să-i primească sufletul curat!

M. I.

Conferinţe

Duminică 9 Ianuarie a avut loc la „Dalles", în cadrul ciclului de conferinţe al Ligei Navale Române, conferinţa de deschidere, ţinută de d. **lt. c-dor Gh. Mocanu**, care a vorbit despre „Marina Română în actualul război".

Conferenţiarul a abandonat vechea tradiţie a propagandei pentru marină, care implora opiniei publice româneşti dragostea şi înţelegerea pentru Marină şi a vorbit dela înaltul nivel al faptelor de arme la care este situată astăzi marina, întocmai ca în alte state cu mari şi glorioase realităţii.

Deasemenea, părăsind vechea metodă a menajărilor convenţionale, conferenţiarul a spus adevăruri tari în scopul de a sgudui şi trezi la realitate o opinie publică care trebue să-şi susţină cu vigoare instituţiile de bază.

Referindu-se la mersul războiului, am asistat la o luminoasă expunere în care s'a vorbit despre sdrobitoarea superioritate a inamicului sovietic pe Marea Neagră şi despre adevăratul miracol înfăptuit de Marina Română, nu numai de a se bate, dar chiar de a învinge în acest spaţiu maritim, înlăturând astfel îndoiala din spiritul oricărui observator imparţial că România nu ar putea să-şi exercite influenţa şi stăpânirea asupra Mării Negre, în interesul asigurării liberei navigaţii pentru toate naţiunile şi pavilioanele lumei.

D. comandor Mocanu a concretizat năzuinţa şi cererea marinarilor astfel: daţi-ne nave de război şi de comerţ, şi vă vom da o ţară bogată şi puternică!

Conferinţa de deschidere a ciclului inaugurat de Liga Navală Română, a fost viguroasă îndrăzneaţă şi ştiinţifică.

●

Duminică 23 Ianuarie a vorbit d. inginer profesor **N. Saegiu,** despre „Paradoxele Mării Negre".

Inaintea desvoltării conferinţei, d. Comandor A. Negulescu, Secretarul General al Ligei Navale Române, a evocat înalta personalitate a Amiralului **I. Coandă** fostul Vice Preşedinte al Ligii Navale Române şi dela a cărui moarte s'au împlinit 4 ani. Dl. Profesor N. Saegiu îşi începe conferinţa examinând toate adevărurile cunoscute cu privire la Marea Neagră, fixează o serie de paradoxe specifice Mării Negre. Citäm un singur paradox din

seria expusă de d. Prof. N. Saegiu: **„Suntem singura ţară din lume cu marinari recrutaţi dela munte sau dela şes".** Lucrul acesta nu e un paradox, căci nu contrazice niciun adevăr, ci arată, extraordinara putere de adaptabilitate a elementului românesc la tot ce înconjoară. Cu aceşti oameni aclimatizaţi, instruiţi şi antrenaţi, marina noastră a înregistrat cele mai mari culmi de glorie şi cele mai strălucite manevre la bord, pe orice fel de mare. „Dar, că, astfel de oameni formaţi cu atâta trudă, aclimatizaţi cu mediul maritim, căci toţi fără excepţie au realizat cea mai puternică legătură cu marea — aceia a triumfului — în loc să continuie să reprezinte substratul marinăresc al Neamului, după eliberare să ajungă să privească valurile spumegânde ale mării tot de pe creasta munţilor de unde scoborîseră, este — un paradox.

●

A treia conferinţă a fost ţinută la 30 Ianuarie de d. avocat **Al. Bilciurescu** despre „Sirenele în mitologie şi în literatură".

Intrând în miezul acestui foarte interesant subiect, conferenţiarul a făcut o incursiune în mitologia greco-romană, insistând asupra faptului că prea puţini scriitori în antichitate vorbesc despre sirene. Pornind dela Homer, care în Odyseea ne arată cum Ulysse ca să scape de periculosul lor farmec, a trebuit să fie legat pe catarg, — dacă mergem mai departe, constatăm că numai comentatorii, mult mai târziu abordează acest subiect, descriindu-ne chipul acestor zeităţi. Ca să fim edificaţi, trebue să studiem monumetnele funerare ale vechei Elade.

D. Al. Bilciurescu ajunge la concluzia în conferinţa d-sale, după ce citeaază numeroşi autori din antichitate, că sirenele erau nişte divinităţi ale morţii; mai întâi ele au fost nişte rivale ale muzelor, dar detronate de acestea, cu toate că aveau un glas melodios, n'au rămas decât cu rolul de a fi auxiliarele morţii. D. Bilciurescu şi-a ilustrat conferinţa cu exemple din muziqă şi literatură; iar după aceea au contribuit la succes, cu concursul lor artistic: d-ra **Migry Avram-Nicolau,** d-na **Olga Costin** şi maestrul **Sandu Albu.**

●

A patra conferinţă a fost ţinută la 13 Februarie ded. avocat **Jean Ursescu,** membru corespondent al academiei de Eraldică, vorbind de trei raprozi ai mării: Al. Gherghel, I. Gr. Perieţeanu şi Al. Bilciurescu, scoţând în evidenţă talentul şi înflăcărarea cu care au cântat marea cu frumuseţile şi frământările ei.

●

Conferinţele următoare vor fi:

27 Februarie: **C'Amiral C. Negru:** Din psihologia marinarului.

12 Martie: **Comandor A. Negulescu:** Intre cer şi ape; din viaţa marinarilor români.

25 Martie: **Şezătoare Cinematografică marinărească la Cinema Scala.**

2 Aprilie: **Profesor Lefteriu:** O dramă pasionantă la Polul Sud.

Intrarea liberă (fără invitaţie).

●

In cadrul asociaţiei „Scriitorilor Militari Români", s'a ţinut Duminică 6 Februarie a. c. la sala Dalles, conferinţa d-lui Comandor din Marina Germană Dreyer subt titlul „Ceva despre Marina de răsboi Germană". Conferinţa a fost urmată de proecţia filmelor marinăreşti „Lansarea Cuirasatului „Tirpitz" onorată cu prezenţa Führerului Adolf Hitler, urmat de un al doilea film „Viaţa la bordul unui cuirasat" şi încheiată cu „Acţiunea vedetelor rapide în răsboiul de azi". Conferenţiarul a terminat făcând apologia Marinei de răsboi române din Marea Neagră, care conlucrează în chip atât de eroic alături de Marina Germană. Liga Navală Română, a obţinut prin bunăvoinţă a oficiului de propagandă Germană al Armatei aceste filme, care vor rula la 25 Martie a. c. în cadrul unei şezători cinematografice marinăreşti, la sala Scala. Intrarea fiind absolut gratuită Liga Navală Română, invită pe toţi membrii L. N. R. a lua parte în număr cât mai mare. Afişe şi publicaţii speciale vor anunţa la timp ora la care va avea loc şezătorea cinematografică.

Comitetul de Direcţie

(şedinţa din 12 Februarie 1944)

Au participat, la această şedinţă, domnii: v. amiral adjutant N. Păiş, comandor A. Negulescu, inginer N. Iliescu-Brânceni, avocat I. Gr. Perieţeanu, Apostol Culea, general N. Negreanu, colonel U. Sîmboteanu, avocat C. Asvadurov.

Şedinţa e prezidată de d. v. amiral adj. N. Păiş, iar secretar general A. Negulescu, care prezintă actele în legătură cu chestiunile la ordinea de zi, după cum urmează:

I. *Oferta* asociaţiei „Nautica Bucureşti", nr. 138 (înregistrată sub nr. 106/1944), pentru o colaborare sub directivele L. N. R. în viitor, este citită, apoi desvoltată de d-l avocat Alfons Mohr, preşedintele numitei asociaţiuni. Comitetul nu e de acord cu propunerea verbală ca numita societate să fie transformată într'o secţiune a Ligii Navale Române.

II. *Comunicări.*

a) Se ratifică compunerea comitetului de conducere al filialei L. N. R. Braşov, comunicare făcută cu adresa nr. 6575/1943.

b) Se ia act, cu plăcere, de adresa nr. 426/1943 primită dela direcţiunea şcoalei normale de învăţători din Cernăuţi, prin care ni se face cunoscut înscrierea a 118 elevi, înscrişi ca membri ai Ligii.

c) Ca urmare a adresei trimeasă de centrala L. N. R. domnului Aristide Ştefănescu, director general al şantierelor navale „România", din Brăila, prin care i s'a făcut cunoscut că a fost propus a fi membru de onoare al Ligii, ca unul ce a susţinut şi sprijinit activitatea Ligii şi continuă şi în prezent, comitetul nostru ia cunoştinţă, cu plăcere, de răspunsul D-sale la adresa noastră.

d) Comitetul ia act de adresa d-lui Aristide Ştefănescu, director general al şantierelor navale „România" din Brăila, prin care îşi exprimă dorinţa ca L. N. R. să procedeze pentru procurarea unei picturi marine care să fie aşezată în birourile şantierelor, costul picturii privind pe d. Ştefănescu. Centrala Ligii a şi procedat în consecinţă.

e) Se citeşte adresa nr. 31/1943 primită dela filiala L. N. R. Arad, prin care se arată situaţia d-lui Gh. Stănescu, secretar al filialei. Comitetul hotărăşte ca să se ceară numitei filiale să ne comunice rezultatul la adresa noastră nr. 1321/1943.

f) Se ia notă de activitatea pe care filiala L. N. R. Piatra-Neamţ o desfăşoară, arătată prin publicaţiunea anexată la adresa nr. 173/1943 şi în adevăr, numita filială merită felicitări, care i s'au şi transmis la timp.

g) Se ia cunoştinţă de cartea poştală primită dela căpitanul de marină L. Privalenco, fost ofiţer secund pe distrugătorul bolşevic „Moscova", aflat, în prezent, în lagărul de prizonieri nr. 6 în Calafat (Dolj).

h) Centrala L. N. R. a început conferinţele, pe 1944, care se ţin în sala Dalles, din capitală, fiind desvoltate până acum de d-nii: Al. Bilciurescu, N. Saegiu, lt. comandor G. Mocanu şi avocat Jean Rusescu, vor ţine: c. amiral C. Negru, comandor A. Negulescu, prof. Lefteriu.

i) Se prezintă materialul pentru practica sporturilor nautice, primit cu adresele dela filialele Constanţa şi Brăila şi dela Federaţia română a sporturilor de apă; urmează a se comunica ministerului marinei rezultatele obţinute.

III. *Aprobări.*

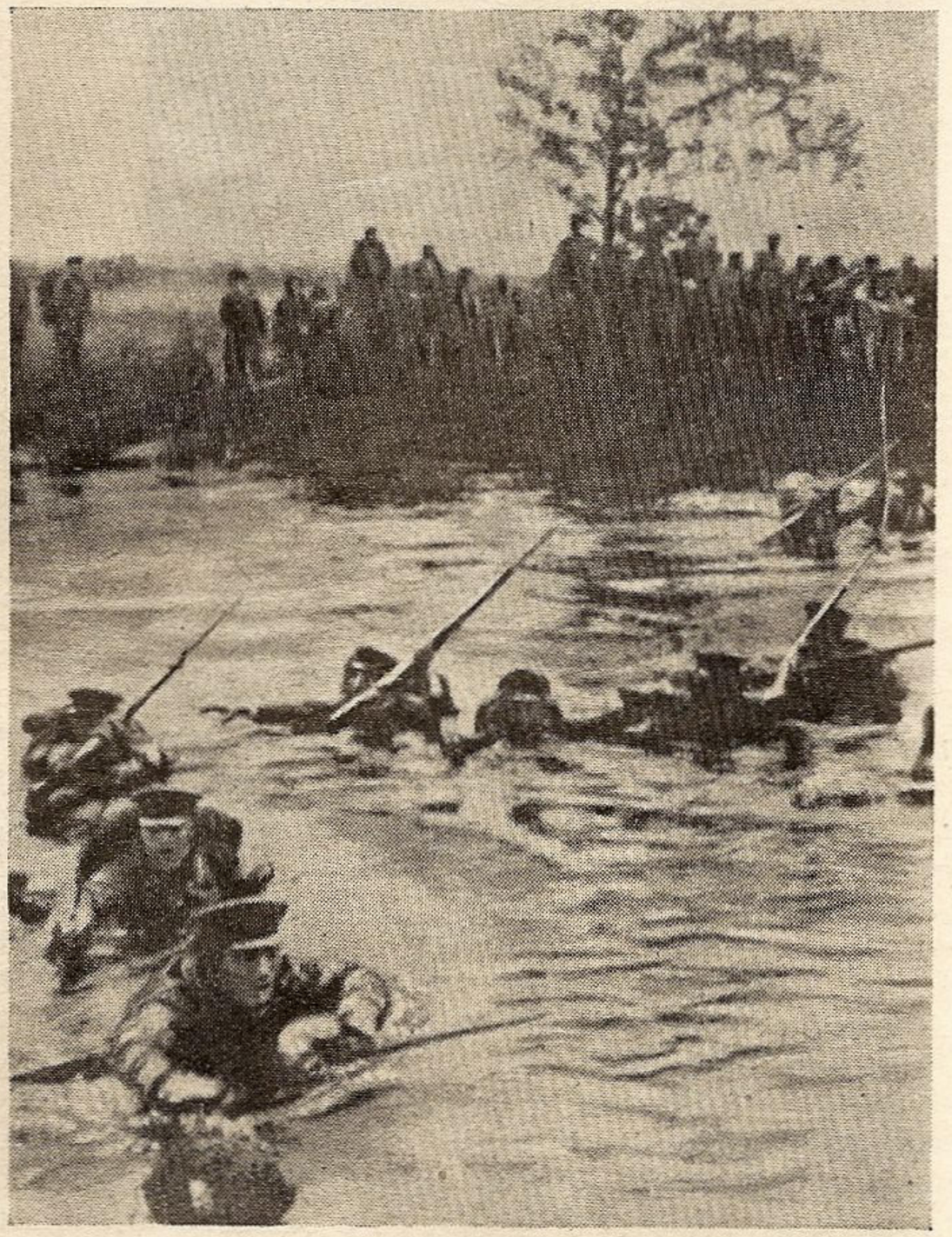
a) Se aprobă alegerea d-lui maior Const. Negulescu ca preşedinte al comitetului de conducere al filialei L. N. R. din Cetatea-Albă, comunicare făcută cu adresa nr. 376/1943.

b) Se citeşte adresa nr. 179/1943, primită dela filiala L. N. R. Piatra-Neamţ, prin care ni se face cunoscut a nu se alege altă persoană, ca preşedinte, în locul d-lui colonel-prefect I. Teodorescu, demisionat, în speranţa că va reveni mai târziu, după cum

SPORTUL NAUTIC

Proecţia de filme nautice a Federaţiei Române de Sporturi pe Apă

nnotul, canotajul, yâslele şi velele, ca şi marşul pe jos, motociclismul, automobilismul şi skiurile, sunt astăzi în noua tactică de luptă pe câmpurile de bătălie, noile arme ale soldatului, fără de care o victorie în lumea armelor, nu poate fi desăvârşită. Notez câteva fapte, din războiul nostru Sfânt al reîntregirei, când patrule de ostaşi români înnotători au trecut Prutul şi Nistru, stabilind astfel primile începuturi ale capetefor de pod, dând astfel posibilitate elementelor din grosul unităţilor să poată avea o bază de plecare în dispozitivul inamic, pentru a putea lua marşul de înaintare în urmărirea şi atacul poziţiilor duşmane. Patrulele de înnotători ostaşi a dat rezultate foarte bune. Surprinderea elementelor înaintate inamice a fost realizată, şi astfel deruta şi retragerea lor, au permis patrulelor de înnotători să ocupe o poziţie pe malul opus apelor să ia imediat contact cu grosul unităţii, care a pus în funcţiune bărcile cu trupe, care au trecut apa şi s'au instalat solid pe noua poziţie cucerită. Cum războaiele de astăzi şi de totdeauna s'au bazat pe accidentele de teren al spaţiilor de luptă: apa munţii şi dealuri, văi şi viroage, iniţiativa Federaţiei Române a Sporturiolor de Apă, de a începe o vie activitate pentru propaganda înnotului şi a canotajului — vâslele şi vele — în masa tineretuluii, elevi, eleve, studenţi şi studente, premilitari şi extraşcolari, prin cele mai moderne mijloace: Şcoli de instructori, iarna, în bazine închise, cursuri teoretice de vâsle şi vele, iarna în săli de conferinţe şi proecţii cinematografice publice cu filme, tehnice, turistice şi concursuri publice, nautice din jurnalele sonore a Oficiului Naţional Cinematografic cuprinzând următorul program: Campionate nautice 1938 — Caravana nautică 1938 — Yole pe



Soldaţi japonezi trecând un râu pentru a ataca inamicul

---

ne propune d-l I. V. Chetreanu, vice-preşedintele filialei, de această părere fiind şi comitetul nostru.

c) Comitetul ia cunoştinţă de cererea d-lui Niţu Mircea, funcţionar la guvernământul Bucovinei, de a fi numit membru corespondent al Ligii, în Cernăuţi; în consecinţă a se lua informaţiunile necesare asupra persoanei d-lui Niţu Mircea şi apoi să se procedeze conform statutului.

d) Se citeşte adresa nr. 55/1944 primită dela filiala L. N. R. Târgu-Ocna, prin care face câteva propuneri pentru calendarul Ligii pe 1945. Se va răspunde că se vor studia propunerile făcute.

e) Se face comunicarea că la cinema „Scala", din capitală, urmează a se organiza o şezătoare cinematografică cu filme marinăreşti; în consecinţă se va proceda pentru o bună reuşită a acelei şezători, care va fi la 25 Martie 1944.

f) Comitetul aprobă d-nei Ecaterina Dioancă, veche şi harnică funcţionară la centrala L. N. R., un ajutor de naştere în suma de 10.000 lei.

IV. *Diverse.*

a) D-l v. amiral adj. N. Păiş face cunoscut membrilor, că d-l general Paul Teodorescu, fost ministru, roagă a transmite felicitări membrilor şi conducătorilor Ligii Navale Române pentru persistenta activitate şi propagandă pe care au dus-o, în ani dearândul, pentru susţinerea marinei noastre, care a repurtat atâtea succese în actualul război, pentruca ea să fie la înălţimea nevoilor Ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri.

b) Se vor face adrese de felicitare către ministrul marinei, comandantul marinei, directorul S. M. R., directorul N. F. R., directorul D. D. M. şi directorul D. M. C. pentru rolul pe care l-a avut şi îl are încă fiecare, în câştigarea laurilor aduşi marinei militare şi comerciale, care fac o singură putere a marinei ţării noastre, întru câştigarea rezultatelor dobândite în acţiunile din actualul război.

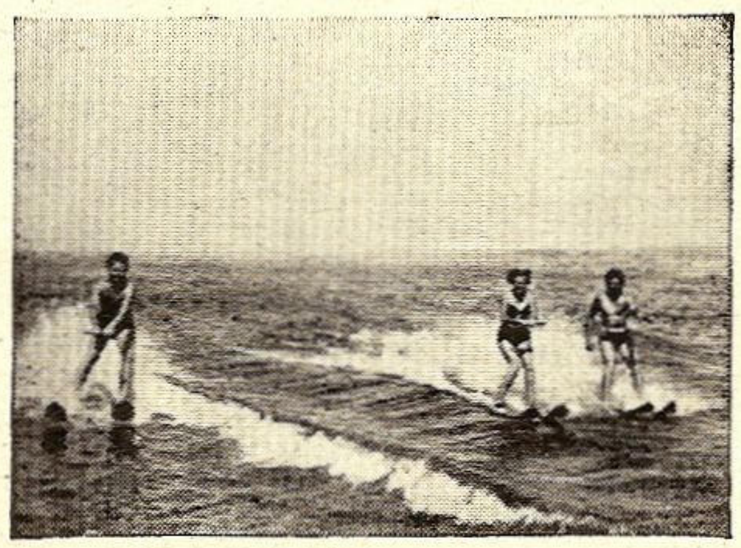
c) Comitetul nostru cooptează pe domnul avocat Al. Bilciurescu să facă parte din comitetul de lectură al centralei L. N. R., instituit anterior, pentru lucrări cu caracter literar (scrieri, conferinţe, etc.).

Nemai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, d-l v. amiral adjutant N. Păiş încheie şedinţa, mulţumind membrilor comitetului de direcţie L. N. R.

Preşedintele L. N. R.,
V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

Secretar General L. N. R.
C-dor *A. Negulescu*

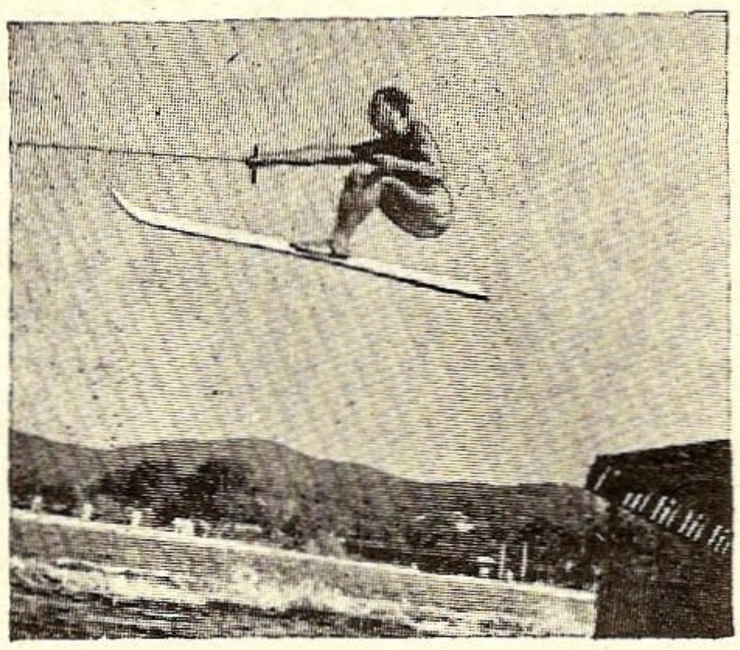
lacul Snagov — Ziua apelor pe lacul Floreasca — Inchiderea cursurilor „Taberei de înnot Nr. 1 (1943)" — la noi și în străinătate, este demnă de remarcat. Prima proecție de filme sportive cu caracter nautic a avut loc Duminică 16 Ianuarie 1944 ora 11 a. m. în sala Fundației Culturale „Regele Carol I", în prezența d-lui General N. Șova, Ministru Subsecretar de Stat al



Cu aqvaplanul la mare.

Marinei și a d-lui Amiral I. Georgescu Comandantul Marinei Regale Române, și a d-lui V. Amiral Adj. N. Păiș, Președintele Ligei Navale Române.

Notez că sala a fost neîncăpătoare și vizionarea filmelor s'a făcut cu foarte mare atenție de către toată asistența, care urmărea technica și realizările în domeniul nautic cu cel mai viu interes. Au mai luat parte la proecția filmelor nautice d-nii: Robert Fournaraky, Președintele Comisiei de Vele, Ing. A. Berindei, Președintele comisiei de vâsle, Comandor A. Bercea, V. Președintele Comisiei de Vele, Henry August, Președintele Asociației Academice de Yachting și Turism „Dor de Ducă" Comandor Andonie, Comandor Popovici, Comandor Gheorghiu din Marina Militară, Mihail Savu, fost Președinte al F. R. S. pe Apă, Comandor Aurel Negulescu (Moș Delamare), Secretar General al Ligei Navale Române, Prof. Camil Morțun, Președintele F. R. Atletism și dl Profesor I. Gheorghiu, Șeful Sportului Românesc. Proecția a început cu o culegere de subiecte



Un îndrăsneț skior de... apă.

Campionatul de înnot 1943 și Campionatul de vâsle 1943.

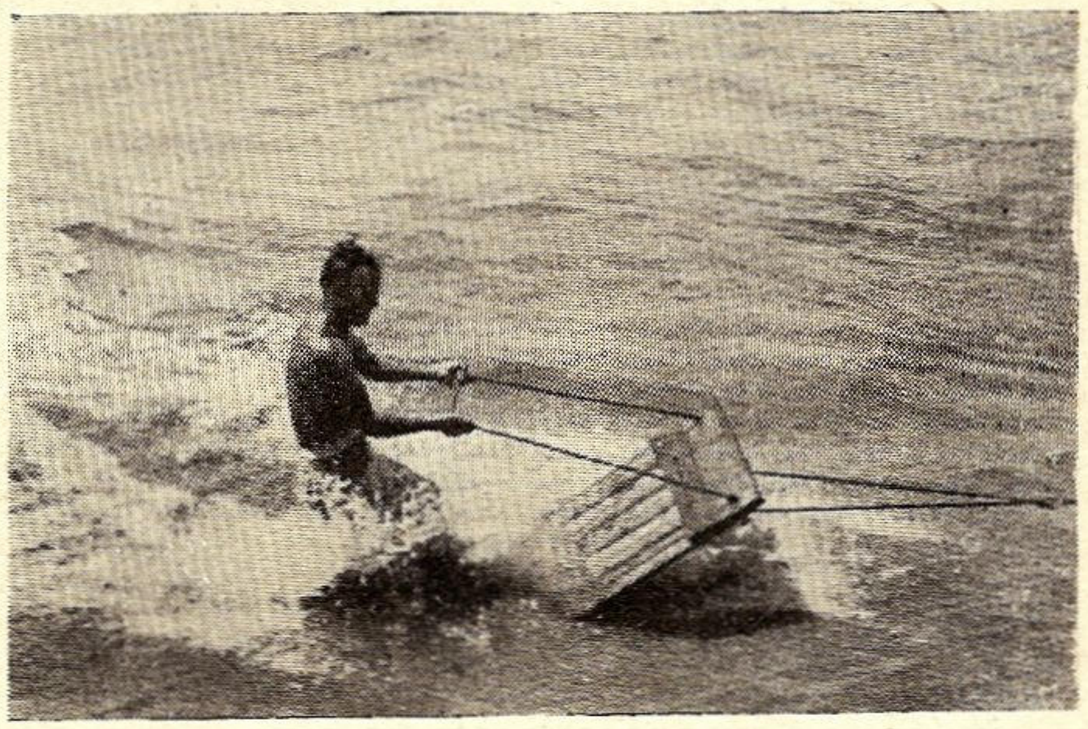
A urmat apoi proecția filmelor nautice oferite de Oficiul Turistic German, cu următoarele subiecte: — Zile de vară pe lacurile Germane — Școala de bază a săriturilor în apă — Campionatele germane de înnot 1939 — Lacul Bodensee.

Filme oferite de Oficiul Cinematografic Român: Scafandri — Toate pânzele întinse — Școale înnotutului: pe piept — Școala înnotului: pe spate.

Proecția de Filme a Federației Sporturilor pe apă s'a încheiat cu un impresionant reportaj „Marinari Români la datorie" executat de Oficiul Național Cinematografic, ca un omagiu adus eroilor și vitejilor marinari români, care pe valurile Dunării și a Mării Negre a înscris pagini de glorie nemuritoare.

Inițiativa d-lui Căpitan Comandor Eugen Săvulescu, Președintele Federației Române de Sporturi Nautice, care ajutat cu tot sufletul de membrii federației și încurajat de Ministerul și Comandamentul Marinei Regale Române, a dat sportului nautic, locul ce i se cuvine în educația Națională a Poporului Român, merită omagiu adus muncii, priceperei și perseverenței pe care Liga Navală Română, îl aduce din tot sufletul, îndemnându-l a duce mai departe flamura spiritului marinăresc în inimile tineretului și a poporului român, sădind iubirea și dragostea de ape, virtutea și vitejia marinarilor în sufletul lor, făcându-i să mediteze asupra unei axiome de existența popoarelor pe suprafața globului pământesc că: *Plugul pe ogor nu poate trăi fără sapoare pe ape.*

Locot. PAUL EPUREANU



Cu aqvaplanul la... Herăstrău.

DELA FEDERAȚIA SPORTURILOR NAUTICE

1. *Cursurile de ajutori instructori la bazinul acoperit.*

Federația de Sporturi Nautice și-a început activitatea de iarnă prin deschiderea cursurilor de înnot dela bazinul acoperit.

Inscrierile la cursuri au dovedit dorința studenților — în special A. N. E. F.-iști — de a se specializa în această ramură de sport.

La aceste cursuri iau parte:

— 30 elevi de liceu;
— 30 studenți;
— 30 militari;
— 30 fete.

Cursurile au durat până la 31 Ianuarie, când s'a început a doua serie până la 1 Aprilie 1944. Cursurile sunt conduse de Instructorii Federali W. Dobrovolnic și Zina Bellu.

2. *Cursurile de ajutori instructori dela Sibiu.*

In aceleași condițiuni ca la București. Federația este în tratative cu Cassa Generală de Economii Si-

biu, pentru a organiza un curs de ajutori instructori. Rezultatele se vor anunţa la vreme.

Preşedintele F. R. S. N. se va deplasa în vederea perfectării tratativelor.

3. *Se va deschide bazinul acoperit al Direcţiei C. F. R.?*

După sugestia d-lui Prof. Gheorghiu. Şeful Sportului Românesc, s'a intervenit la d. General Orezeanu, Directorul General al Căilor Ferate pentru a se studia dacă bazinul acoperit al Direcţiei C. F. R. poate fi pus în funcţiune. Această realizare ar soluţiona definitiv chestiunea înnotului pe timpul iernii.

4. *Cursurile de înnot pentru militari.*

In scopul de a se răspândi înnotul, atât de necesar în pregătirea de război a oştirii, Federaţia a intervenit la Marele Stat Major pentru a se delega câte doi înnotători de fiecare unitate din Bucureşti care să urmeze cursurile de ajutori instructori pe timpul iernii, astfel ca în primăvară să se poată începe difuzarea înnotului în unităţi. Intru cât sunt candidaţi mulţi, este probabil că participanţii vor fi împărţiţi în două serii a câte 30.

5. *Programul de activitate al Federaţiei de Sporturi Nautice.*

Federaţia şi-a întocmit planul de lucru pentru anul 1944.

El cuprinde în esenţă o activitate deosebită pentru popularitarea înnotului şi canotajului prin cursuri de iarnă şi tabere pe timpul verii. In acelaş timp s'a dat o desvoltare completă competiţiunilor şi concursurilor, de înnot, canotaj şi vele, prevăzându-se şi eventualitatea organizării campionatelor naţionale.

In acelaşi timp Federaţia intenţionează să reînfiinţeze cursurile de Nave-Modele, care, din lipsa unuii local adecuat, nu au putut fi reluate în acest an.

In programul de lucru al Federaţiei este prevăzută şi editarea unui anuar al Sporturilor Nautice pe anul 1944.

Decizii O. S. R.

Având în vedere Decretul Lege Nr. 3140, publicat în Monitorul Oficial Nr. 250 din 25 Octombrie 1942.

Decidem:

— Se numesc pe data prezentei deciziuni în Federaţia Română a Sporturilor de Apă, următoarele persoane:

1. D-l Robert Fournaraki, ca preşedinte al secţiunii de Vele.

2. D-l dr. Aurel Siligeanu, ca preşedinte al secţiunii de Innot.

3. D-l Ing. Ion I. Berindei, ca preşedinte al secţiunii de Canotaj.

— Direcţiunea Administrativă şi Technică, sunt însărcinate cu aducerea la îndeplinire a prezentei deciziuni.

Dată în Bucureştii, 4 Noembrie 1943.

Şeful Sportului Românesc.
Profesor, I. GHEORGHIU

Adunarea Generală a Asociaţiei de Drumeţie şi Sporturi pe Apă „DOR DE DUCĂ“

Duminică 16 Ianuarie 1944, s'a ţinut în localul Academiei Comerciale a 12-a adunare generală ordinară a asociaţiei Dor de Ducă, — onorată cu prezenţa D. V. Amiral-Adj. Nicolae Păiş, Preşedintele de Onoare al asociaţiei. Au mai fost prezenţi d-nii :

Dl. Henri George August Preşedintele A. Dor de Ducă.

Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Române de Sporturi Nautice, Inginer Ion Berindei, Preşedintele Secţiei de Canotaj a F. R. S. N., ambii membrii de onoare ai asociaţiei.

Adunarea a fost deschisă de d. V. Amiral Adj. N. Păiş, arătând în câteva călduroase cuvinte, însemnătatea sportului nautic pentru desvoltarea individului şi făurirea caracterului ; a subliniat serviciile aduse Ţării de marina de răsboi şi marina comercială cari nu vor atinge idealul decât prin răspândirea iubirii de ape în tineret şi marele public românesc. A declarat că se simte fericit în mijlocul acestui tineret entusiast, de care îl leagă propria D-sale carieră de marinar către care l-a împins aceeaşi iubire a drumurilor pe ape. Felicită asociaţiei Dor de Ducă pentru desvoltarea ce a luat în 12 ani de activitate nautică, dorindu-i spor în viitor, cum şi aceleaşi izbânzi sportive.

D-l Henri George August, preşedintele asociaţiei, mulţumeşte călduros D-lui V. Amiral Adjutant N. Păiş pentru sprijinul moral şi material dat an de an asociaţiei Dor de Ducă, fie în calitate de Ministru al Marinei fie ca Preşedinte al Ligii Navale Române. D-l V. Amiral, făgăduieşte pentru anul acesta un ajutor mai însemnat. Cuvintele D-sale sunt acoperite de uralele adunării.

Mulţumeşte cu recunoştinţă D-lui Comandor Eugen Săvulescu, erou al Mării Negre în actualul răsboi, cum şi D-lui Inginer Ion Berindei, cel mai distins şi dinamic îndrumător al canotajului la noi în Ţară.

Mulţumeşte apoi în numele tuturor sportivilor români, D-lui Nicolae Caranfil, care a dat putinţa să practice navigaţia sportivă prin asanarea lacurilor din preajma Capitalei.

Se intră în ordinea de zi, ţinându-se un minut de reculegere în memoria membrilor asociaţiei, căzuţi ca Eroi pe câmpul de luptă

Se alege biroul adunării ; se citeşte raportul Comisiei de Censori, după care se dă descărcare comitetului de gestiunea anuală. Se votează bugetul pe anul viitor, fixându-se programul de activitate. După depunerea mandatului actualului comitet, se procedează la alegerea preşedintelui şi nouilor membrii.

In unanimitate şi prin aclamaţii, adunarea generală realege preşedinte pentru a 7-a oară pe D-l Henri George August, vechiul comitet şi aceiaşi censori.

Adunarea se încheie la orele 11,30, într'o atmosferă de caldă înţelegere, prin cuvântările D-lui Amiral N. Păiş şi D-lui Comandor Eugen Săvulescu, — îndelung ovaţionaţi.

Ştiri din străinătate

BULGARIA

Taxele de staţionare din porturile bulgare. Taxele de staţionare (staliile) care se percep în porturile dunărene din Bulgaria au fost majorate cu valabilitate dela 15 Septembrie 1943 dela 0,50 leva la 1 leva pentru 100 kgr. pe zi.

(*N. F. A.* Nr. 230/943)

CROAŢIA

Importanţa fluviului Sava pentru navigaţia fluvială. In desvoltarea viitoare a comunicaţiilor croate, căile de navigaţie fluvială vor juca un rol deosebit. Sistemele fluviale ale Dunării, Savei, Dravei şi Culpa ei caracterizează traficul fluvial al Croaţiei. Navigaţia cuprinde pe uDnăre 214 km., pe Drava 151 km., pe Sava 613 km şi pe Culpa 73 km.

Din punct de vedere al politicei de transport, Dunărea ocupă primul loc cu 2.274.817 tone km., după care urmează Sava cu numai 295.870 tone km. Desvoltarea traficului pe Sava este influenţată, după cum relatează „Die Donau Zeitung", prin faptul că Sava nu este navigabilă până la Zagreb, centrul economic al ţării, ci numai până la Sisak.

Incepând din anul 1942 au fost efectuate din această cauză lucrări vaste de regularizare pe cursul superior al fluviului Sava, lucrări care trebuiau să apere, în primul rând de inundaţii periodice, terenurile situate pe malurile fluviului. In anul precedent, aceste lucrări se executau pe o porţiune de peste 60 km. Lucrările au fost executate în mod definitiv de serviciul de muncă obştească. Au fost construite, de exemplu, canale în lungime de 26 km. După aceia malul a fost întărit temeinic în mai multe locuri.

Urmarea acestor măsuri este că pe viitor 20.000 jugăre cadastrale de teren vor fi apărate contra inundaţiilor.. Se intenţionează ca reglementarea aceasta sistematică a fluviului Sava să fie făcută până la Semlia (Zamun). Fluviul va juca un rol deosebit, mai ales pentru transportul produselor principale ale ţări cum sunt lemnele, cerealele etc.

De mare importanţă ca porturi de transbordare situate pe fluviul Sava, pe lângă Sisak, sunt porturile Iasenovat, Bosanska, Gradişka şi Bosanski Brod. Portul Zemun, din cauza situaţiei sale pe două fluvii mari şi ca nod al liniilor importante de comunicaţie, are un viitor foarte promiţător.

(*N. F. A.* Nr. 263/943)

DANEMARCA

Preţul vapoarelor. După un raport publicat de Köbenhavns Skibssalgs Bureau, actualmente sunt puţine cereri de vase mici pe piaţă. Nu se aşteaptă o înviorare până după sfârşitul ostilităţilor.

Ca exemplu se citează transacţiile privind următoarele unităţi:

Schoonerul cu 3 catarge „Garibaldi" construit din lemn de stejar în 1904, de 370 tone d. w. cu preţul de aproximativ 210.000 coroane daneze; vasul cu motor „Holsmland" de 155 tone d. w. construit din oţel în 1903 cu preţul de circa 135.000 coroane daneze; corabia cu motor „Per" de 85 tone construită în 1876 cu preţul de 28.000 coroane daneze.

(*J. M. M.* Nr. 1246/943)

ELVEŢIA

Modificarea rutei de transport a flotei comerciale către America de Sud. După relatări din isvor bine informat, se află că la Bilbao a fost o delegaţie economică elveţiană care a cercetat posibilităţile unei modificări a rutei actuale de transport a vaselor elveţiene între America de Sud şi Lisabona. După cât se pare, proectul este de a stabili sediul societăţii naţionale elveţiene de navigaţie maritimă la Bilbao. In acest scop se vor întocmi proecte şi pentru construirea unor instalaţiuni de încărcare-descărcare şi de antrepozite.

FRANŢA

Marsilia ca port de înlocuire a Genovei. Autorităţile elveţiene au reuşit, după străduinţe, să obţină autorizaţia de a acosta în portul Marsilia spre a descărca mărfurile importate care până nu de mult se descărcau la Genova. După cum anunţă Ofciul de Transport, în timpul războiului Marsilia poate fi utilizată şi pentru export. Se intenţionează să se înfiinţeze curse regulate între Marsilia şi Lisabona şi să se transporte mărfuri cu vase elveţiene peste Ocean.

(*N. F. A.* Nr. 253/943).

STATELE-UNITE

Proectele maritime ale Statelor-Unite după război. Comisiunea maritimă a Statelor-Unite a anunţat că guvernul a decis să întreprindă o anchetă amănunţită asupra situaţiei marinei comerciale americane după război. Ancheta va fi asigurată în parte prin Serviciul de Studii Economice şi Statistice, dar greul lucrului va fi făcut prin Harvey Klemen, vechi membru al Comisiei maritime, Consilier maritim al War Production Board şi expert în materie de construcţiuni navale internaţionale.

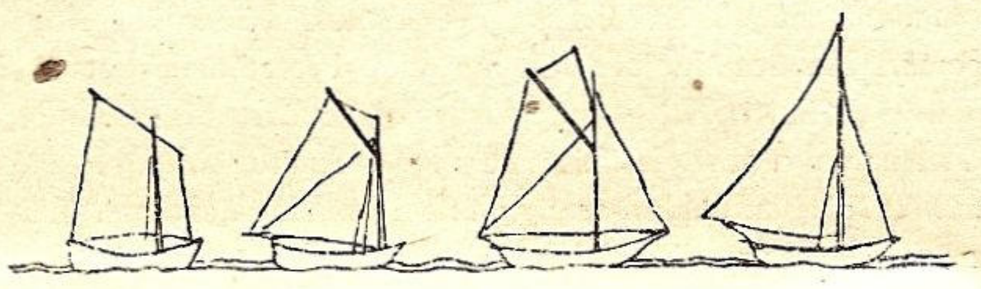
După declaraţiunile amiralului Land, prezidentul Comisiunii maritime şi administrator de război al navigaţiei, ancheta va trata poziţia Statelor-Unite în comerţul internaţional după război şi volumul de tonaj care îi va fi necesar, această chestiune implicând la rândul său studiul dimensiunilor navale, capactităţii de concurenţă a flotei de comerţ americane, a importanţei relative a diferitelor itinerarii comerciale, a cerinţelor inerente unor stări excepţionale ca starea de războiu, etc. Ancheta se va ocupa deasemeni de concurenţa ulterioară dintre avion şi navă.

Raportul final va avea de determinat partea comerţului exterior american pe care o va asigura pavilionul naţional şi după declaraţiunile amiralului Land, propunerile experţilor americani o fixează în general la 5% cifră care depăşeşte poporţia efectivă atinsă înainte de război, dar este în medie aceea pe care a fixat-o toate marile legi maritime protecţioniste ale tSatelor Unite (Jone's act, Wichte act, etc.) înainte de război.

Se afirmă peste Atlantic că deocamdată această anchetă este o afacere pur americană fără prelungire internaţională de nici un fel, dar circumstanţele au constrâns pe aliaţi să practice, în materie de navigaţie maritimă ca şi în materie de producţie de armament. o cooperare aşa de strânsă că pare inevitabil ca ancheta în curs să nu fie complectată printr'un schimb de opinii asupra problemelor maritime după război şi poate prin convocarea unei conferinţe internaţonale.

Anglia va fi în tot cazul prima interesată deoarece înainte de război poseda un tonaj de 2½ mai mare ca Statele Unite şi este foarte probabil ca după ostilităţi raporturile respective ale celor două marine să fie inversate.

(*J. M. M.* Nr. 1233/943)



AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERASTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 54, sobar dee teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%, telefon 2.07.57.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente. B-dul Elisabeta No. 34.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLERU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7,

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRÂNG-BUZĂU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TARGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

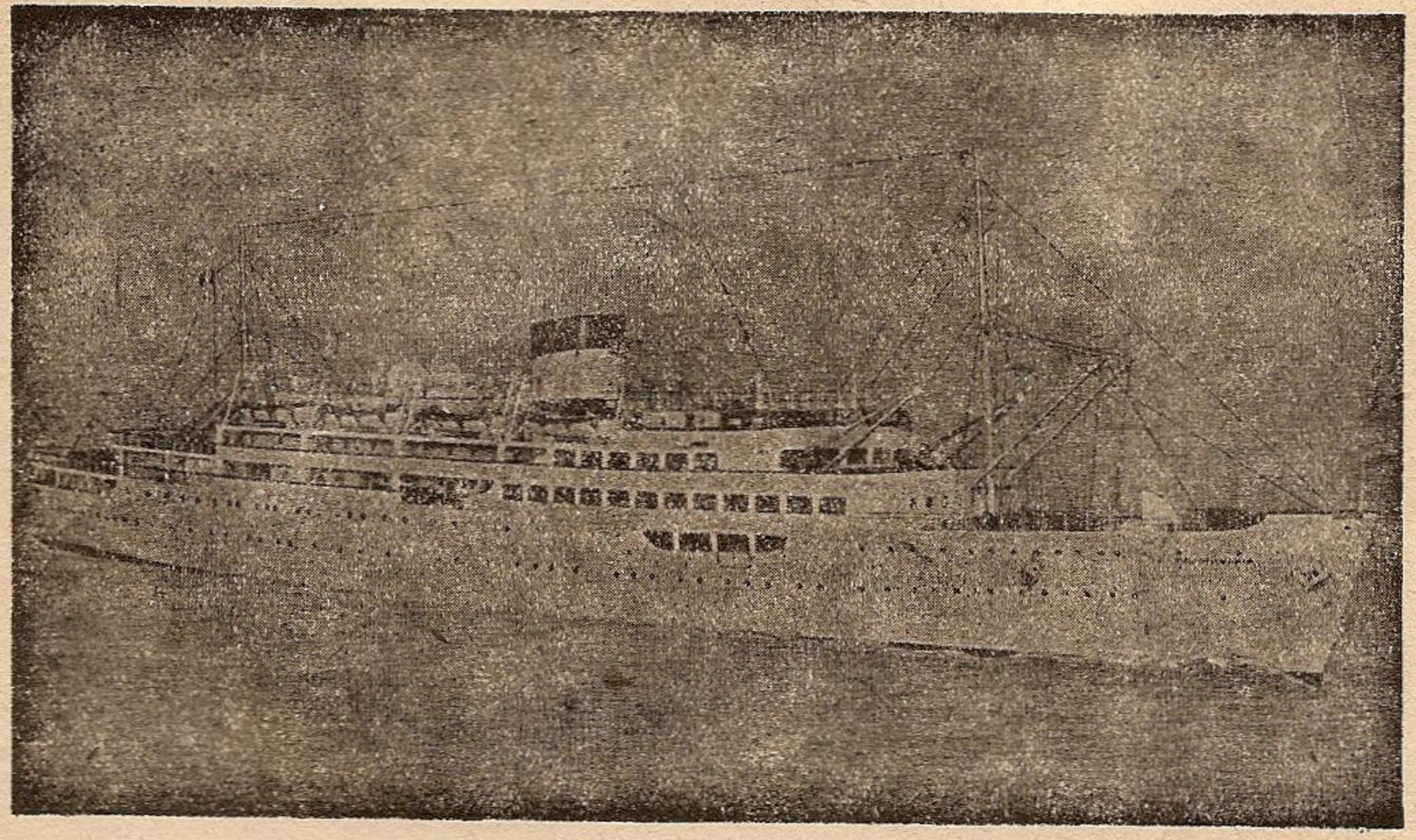
Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei 160
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel	„ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„ 20
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă	„ 100
Thalassa, de Al. Bilciurescu	„ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume)	„ 60
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor Marius Verbiceanu şi Christian Teodorescu	„ 200
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„ 600
Maşini marine, de Căp. Ing. Halus	„ 1500
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu	„ 220
Războiul de croazieră, de Caius Brediceanu	„ 200
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu	„ 20
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„ 20
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu	Lei 20
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea	„ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu	„ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu Paul	„ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu	„ 20
La răscruce, de C-dor A. Negulescu	„ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici	„ 20
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici	„ 20
Plaja satului — Sporturile de apă la sate de Apostol D. Culea şi Prof. Victor Cojocaru	„ 80
I. Gr. Perieţeanu, poet al mării, de Al. Bilciurescu	„ 30
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei	„ 120
Insigna L. N. R.	„ 150
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.)	„ 2000

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

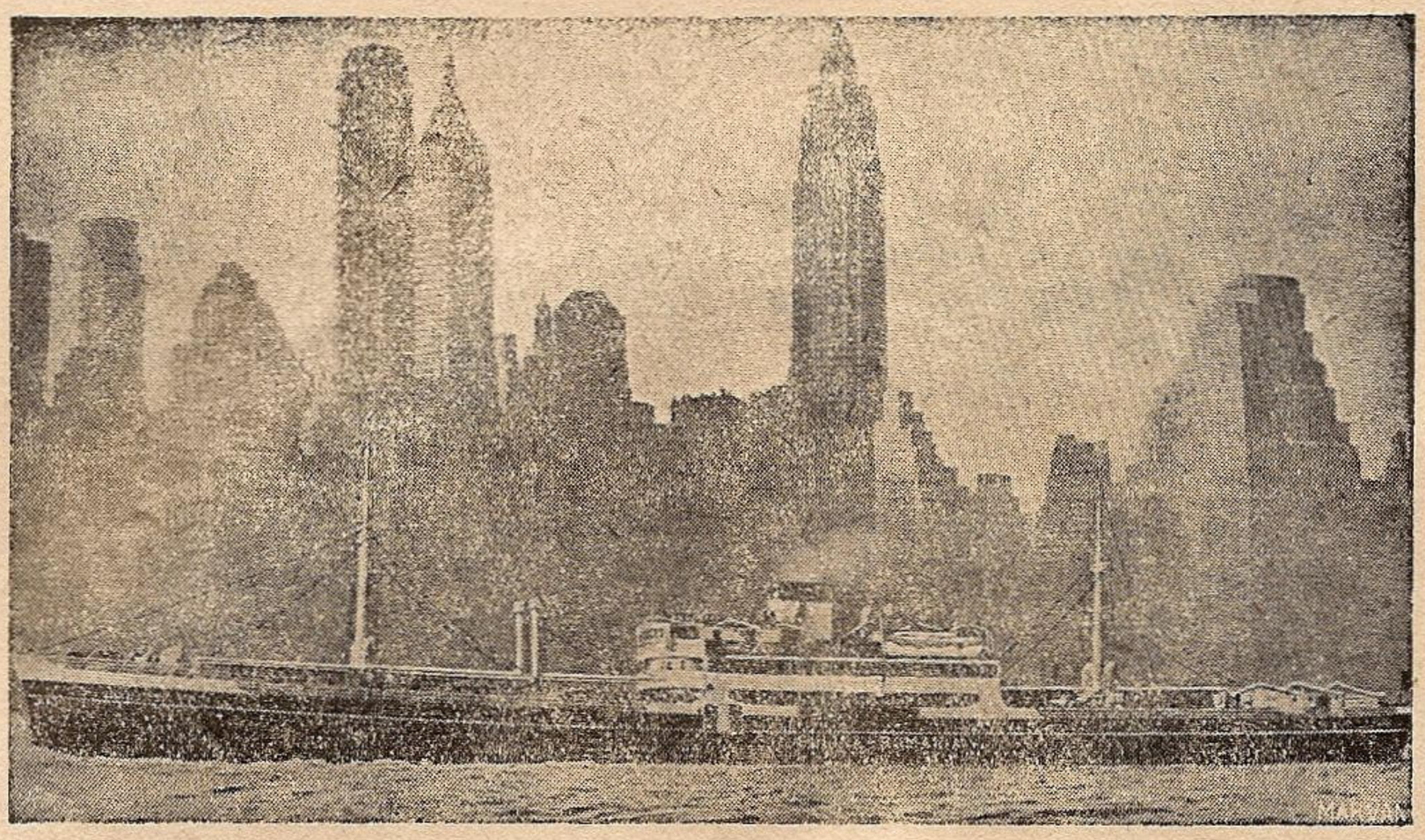
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigației va deservi, cu vapoare rapide de pasageri și mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) și Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre și Constanța.

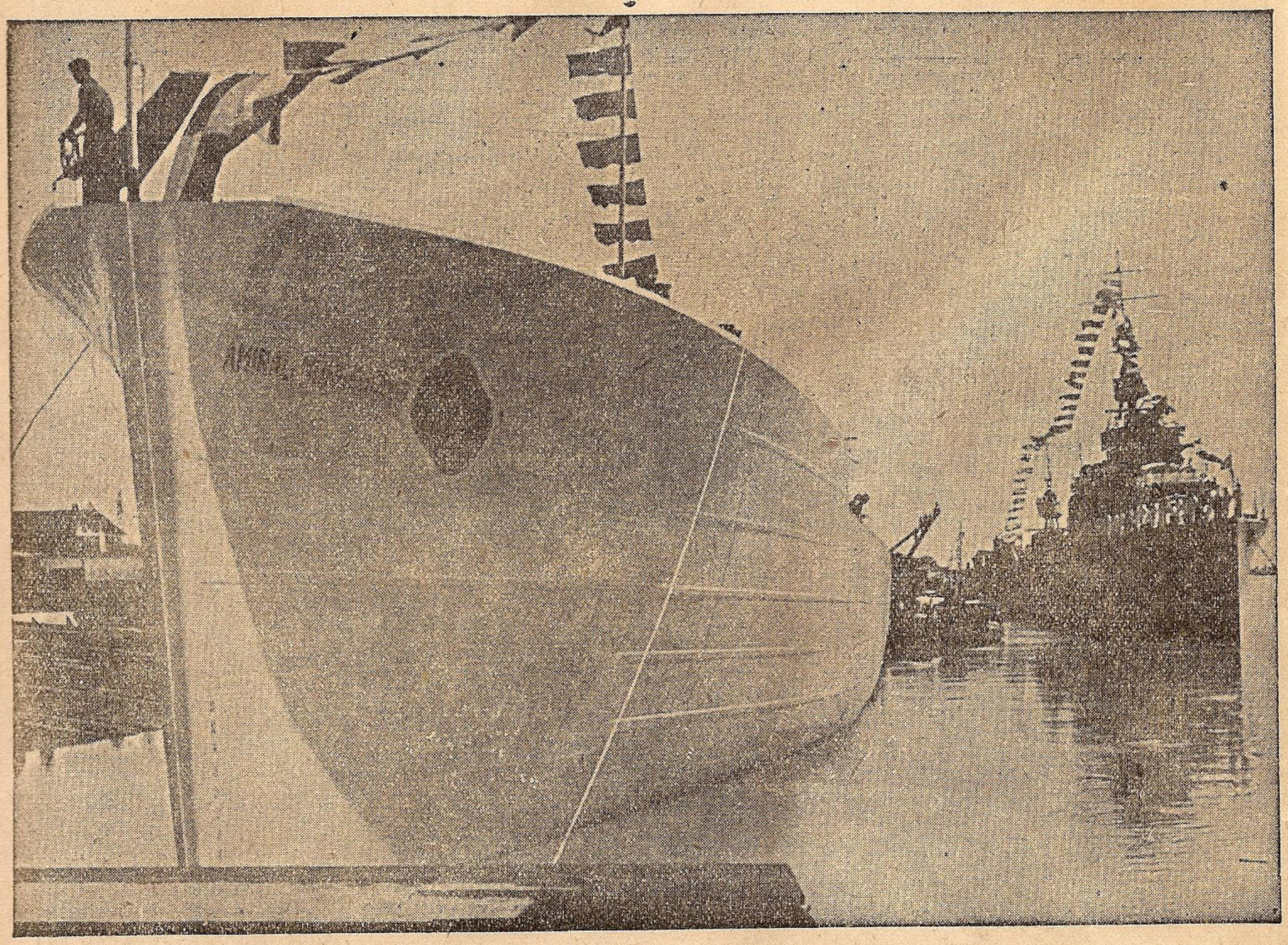


Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei-Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

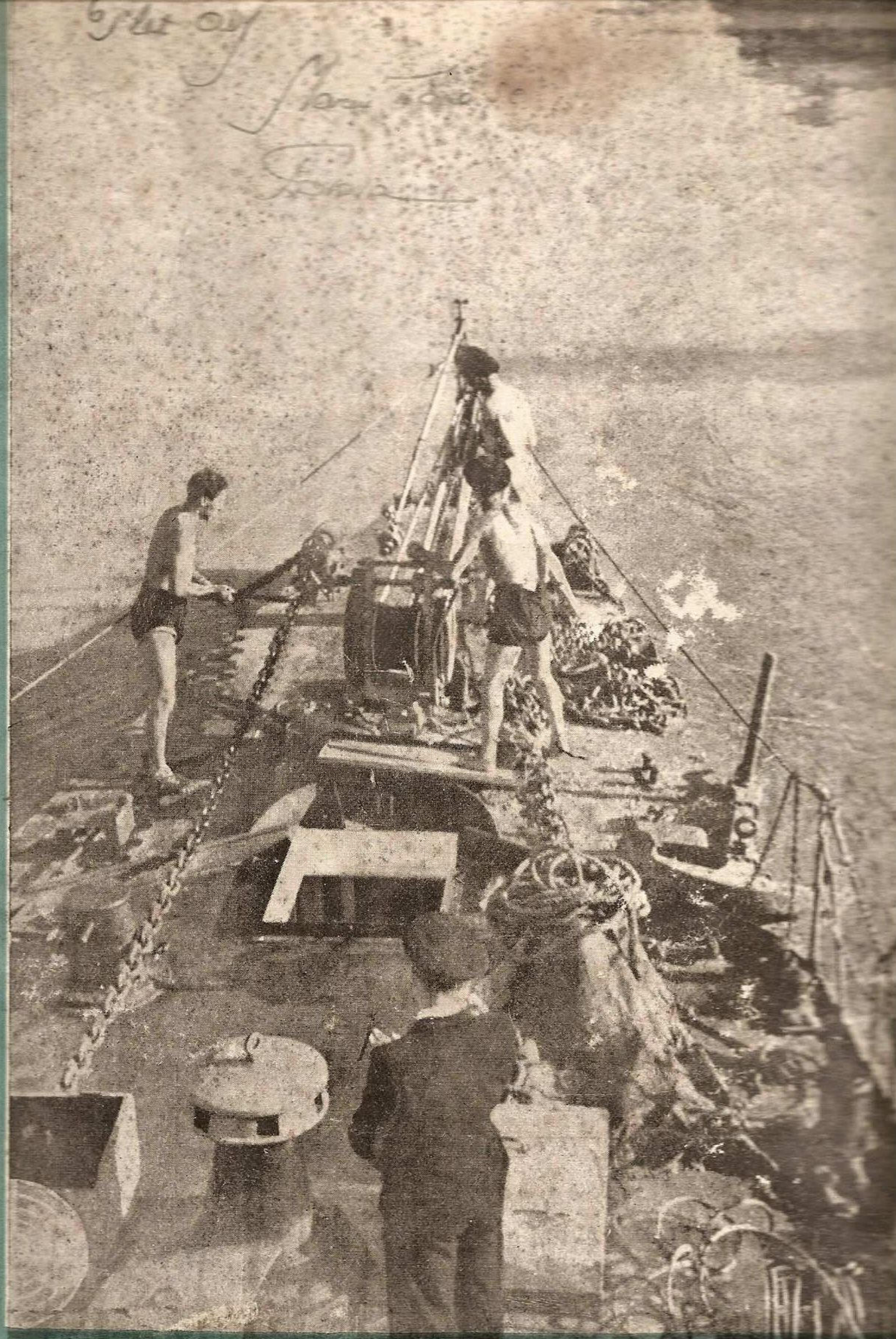
LEI 60

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PUBLICAȚIUNI ISTORICE ȘI JURIDICE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)



O NAVĂ A MAJESTĂȚII SALE GATA DE VIRAT ANCORA ȘI DE PLECARE INTR'O NOUĂ

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIII, Nr. 3—4 MARTIE-APRILIE 1944

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar : Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 3–4

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Martie / Aprilie 1944

CUPRINSUL:

Comandor Eugen Săvulescu: „Războiul, Marea şi Victoria . . . . . pag. 45

Locotenent C. Coşereanu : Istoricul Navigaţiei Fluviale Române . . . . . „ 60

G. Sbârcea : O femeie corespondentă de război la marină . . . . . „ 63

L. N. R.: Darea de seamă de activitatea pe 1943/1944 „ 65

* * * : † Vice-Amiral Mihail Gavrilescu . . . . „ 74

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 2000

Pentru particulari . . . . . Lei 500
Pentru străinătate . . . . . Lei 1000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 300 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 170 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor :

Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Favorizat
Pct. Ad. Liga Navală
10. II. 1941

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajare ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 170 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 170 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2.000.—
3 luni	10.000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Arad	Ing. Șef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman" (fost Clubul Mureș)
2. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
5. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
6. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
7. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La Comenduirea Pieței
8. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
9. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
10. Cahul	Col. D. Dobrescu	
11. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
12. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
13. Cetatea Albă	Maior C. Negulescu	La tribunal (grefă).
14. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
15. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
16. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
17. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
18. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
20. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
22. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
23. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
24. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
25. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
26. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura județului
27. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
28. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
29. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
30. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
31. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
32. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
33. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
34. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
35. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
36. Soroca	Maior A. Ursu	
37. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
38. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
39. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
40. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
41. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea".
42. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
43. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
44. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

Războiul, Mar

de Comandor EUG
Cavaler al Ordinul

I. — INTRODUCERE

PARTICULARITĂŢILE ŞI IMPORTANŢA ELEMENTULUI MARITIM

Este dela sine înţeles că această expunere asupra războiului naval nu va cuprinde decât câteva consideraţiuni generale, din care să se desprindă caracteristicile particulare ale războiului pe mare, ea ferindu-se de a constitui o înşiruire istorică de fapte, atât pentrucă aceasta nu ar conduce la concluziuni prea clare, cât şi mai ales pentrucă nu se posedă — la data actuală — decât foarte puţine date exacte.

Cele câteva cifre pe care le vom enumera în cursul acestei expuneri nu au deci pretenţiuni de absolută exactitate, deşi au fost luate dela cele mai bune surse ce se posedă până azi, ci mai ales ele urmează a servi de jaloane, ca o exemplificare necesară fixării raţionamentului nostru.

Dar ceiace vom urmări cu deosebire, va fi să facem să răsară importanţa elementului maritim şi modul cum popoarele au luptat pentru cucerirea lui în ultimele două războaie.

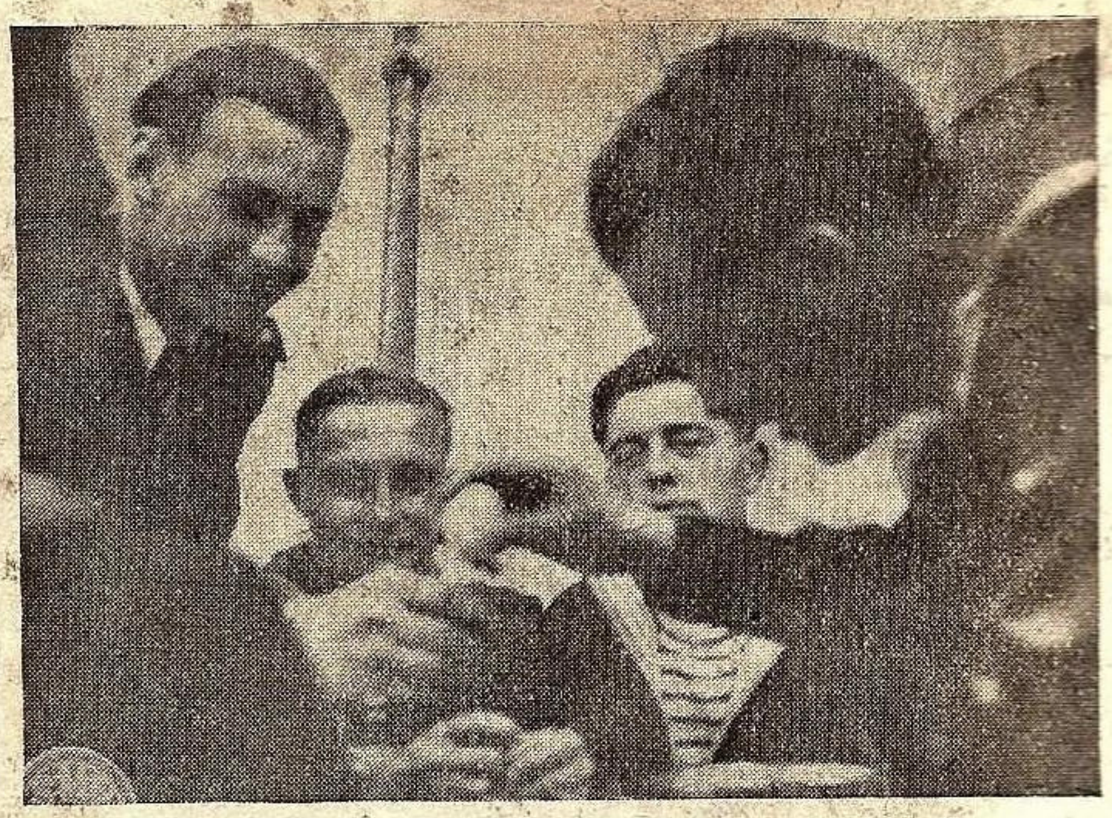
La încheiere vom face câteva consideraţiuni asupra Mării Negre, pentru a vedea cum se plasează acest teatru de operaţiuni în ansamblul fronturilor navale depe glob.

Dar, în mod special în ultimele două războaie mondiale, găsim o trăsătură generală caracteristică, pe care este bine să o relevăm dela început. De o parte State cu forţe navale puternice, care îşi trag resursele din cele mai îndepărtate colţuri ale globului, din vaste imperii coloniale, beneficiind pe de-antregul de respiraţia liberă a mării. Resursele lor sunt inepuizabile, din moment ce le pot trage depe întregul glob. Marea, pe care o domină şi o controlează, le dă această superioritate.

De cealaltă parte, avem un adversar inferior ca forţe navale şi care are acces numai la o mare închisă de adversari. Dacă nu ar fi existat resursa alimentării pe alte căi, ar fi fost în imposibilitate de a se continua războiul.

Prin urmare avem două partide: unul care stăpâneşte marea şi celălalt nu. Unul este în contact cu tot globul, celălalt numai cu vecinii continentali. Putem constata cu uşurinţă superioritatea strategică a celui dintâi, ca şi scopurile sale de război: *puterile care au acces la ocean, închid calea mării celor depe continent care o revendică*. Căci ce ar însemna revendicarea coloniilor decât dorinţa de a exploata calea maritimă?

Şi prin urmare scopul final al acestor războaie nu poate fi decât acesta: un partid, *cel oceanic*, care stă-



D. Amiral Roman de Paşti printre vitejii săi marinari.

nental, caută să permită exploatarea vastului câmp de acţiune al mării.

Aceasta a fost scopul final al majorităţii războaielor: revendicările teritoriale *nu au urmărit decât să aducă o mai bună împărţire a beneficiului acelui imens bun natural, la care au drept toate popoarele lumii şi care este marea*.

Vom încerca acum să arătăm, în câteva cuvinte, modul cum s'a căutat a se obţine aceste rezultate, de cele două partide, în războiul mondial 1914—18 şi în cel actual.

Bine înţeles ne vom referi numai la partea maritimă, ca fiind subiectul ce ne preocupă. Vom căuta a desprinde modul cum beligeranţii au înţeles să ducă aceste războaie din cele două puncte de vedere principale: acela al *forţelor întrebuinţate* şi cel al *poziţiilor strategice*. Vom arăta cauzele rezultatelor obţinute în 1918 şi vom analiza concepţia operaţiunilor navale din războiul actual.

II. — RĂZBOIUL MONDIAL

1. — Războiul vaselor de linie

Sunt 23 de ani de când, în baia dela Scapa Flow, un Amiral german lua asupra sa răspunderea de a scufunda întreaga flotă imperială, adusă acolo pentru a fi predată Angliei.

Acel amiral îşi dădea seama ce armă formidabilă constituia pentru Anglia această sporire considerabilă a flotei sale şi cât de mult se distanţa ea de Germania, care în acest moment nu mai rămânea cu nimic. Prin asta acel amiral aducea Angliei mai multe pagube decât ar fi înregistrat într'un război întreg. Şi tot prin asta se puneau bazele unui principiu fundamental în existenţa Germaniei învinse: *principiul eventualităţii revanşei*. Numele acelui amiral merită să fie citat — el se numea *Reuter*, iar faptul s'a petrecut la 29 Iunie 1919.

Aducerea flotei imperiale din bazele germane până la Scapa Flow a constituit una din cele mai prodigioase operaţiuni militare pe care le-a cunoscut istoria. Flota germană, compusă din peste 300 vapoare, din care 13 cuirasate, 13 crucişetoare, 158 submarine şi numeroase torpiloare, era escortată şi încadrată de ambele părţi de flota britanică. Aceste flote întrunite constituiau cea mai formidabilă armată care a plutit vreodată pe mare. Era apogeul Angliei. Era şi apogeul unui principiu: *flota cea mai puternică în vase mari învinge*.

Puterea Angliei se sprijinea mai mult ca oricând

---

*) Conferinţă Inaugurală a ciclului I. N. R. 1943 -1944.

FILIALELE

Localitatea	Președinte
1. Arad	Ing. Şef V. Pop
2. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, I
3. Bacău	Col. C-tin C. Ion
4. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu
5. Brăila	General Avramesc
6. Braşov	Consilier Gh. Dia
7. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaha
8. Calafat	G. Giuică, avoca
9. Călăraşi	Eugen Cialâc
10. Cahul	Col. D. Dobrescu
11. Caracal	Prof. Crăciun P
12. Cernăuţi	G-ral Const. Bu
13. Cetatea Albă	Maior C. Negule
14. Chişinău	G-ral Popescu M
15. Constanţa	C-dor P. Zlatia
16. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căp
17. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, pr
18. Drânceni (Fălciu)	Primar[illegible]

pe vasul de linie cu toate încercările făcute de submarinele germane de a răsturna acest principiu. Germania lui Tirpitz construise o flotă de vase de linie şi se bizuise pe dânsa pentru a dărâma hegemonia britanică. Dar orice efort ar fi făcut Germania în această direcţie, tot nu avea capacitatea de construcţie a Angliei, astfel încât era condamnată *la o inferioritate cronică*. Superioritate numerică, bine înţeles; în ce priveşte raportul calitativ, dese ori vasele germane s'au dovedit superioare, ca construcţie şi ca armament.

Doctrina navală a Germaniei din 1914 se dovedise defectuasă. Ea nu dăduse decât decepţii şi pagube, deşi istoria războiului mondial este plină de acte de bravură din partea germanilor. Ca să ne dăm seama de cauzele acestui insucces va trebui să insistăm puţin asupra concepţiunii germane în operaţiunile navale din 1914 şi anii care au urmat.

Marina germană din 1914 era opera Amiralului Tirpitz. Ea se compunea dintr'o flotă de vase de linie care se prezenta, în comparaţie cu cea britanică, în raportul de 2/3. Tirpitz construise această flotă cu convingerea că ea va putea obţine victoria într'o luptă cu englezii. Ce eforturi supraomeneşti i-au trebuit lui Tirpitz ca să construiască această flotă! Trebue să avem în vedere că Germania dela începutul secolului trecut era un conglomerat de stătuleţe, cu micile lor rivalităţi şi mai ales cu mândria lor proprie, ceiace le îndrepta exclusiv către preocupări terestre. Concepţia unei flote puternice pretindea eforturi comune din partea tuturor acestor principate, pretindea o politică de Stat care să învingă inerţia fiecăruia din componenţi. Dar când se punea problema unei politici navale de ansamblu, se ridica obiecţiunea că Germania este o ţară exclusiv terestră, că este condamnată de situaţia ei geografică într'o mare închisă şi că are în faţă cea mai puternică flotă din lume, pe care niciodată nu o va putea întrece.

Pregătirile militare pe care le făcea Germania în domeniul armatei de uscat, nu erau făcute ca să uşureze lucrurile, căci fiecare ban care se da pentru marină, era un ban smuls dela sora ei mai mare, armata, ale cărei nevoi erau preponderente şi mai bine cunoscute.

Totuşi Tirpitz a învins aceste dificultăţi şi a putut să construiască flota care mai târziu a fost mândria Germaniei Imperiale, trasând astfel principiul director al ţării sale în această direcţie şi anume că *Germania nu se poate desinteresa de stăpânirea mării*. Cum a realizat el această performanţă? In primul rând prin

valoarea sa personală, care a reuşit să se impună tuturor şi să le dea acea încredere în propunerile sale, necesară pentru a i se acorda creditele cerute de el. In al doilea rând a învins mentalitatea exclusiv terestră a conducătorilor Germaniei de atunci, arătându-le că un Stat fără o marină corespunzătoare poziţiei sale geografice este un infirm. Dar mai ales a fost ajutat în această operă de Impăratul Wilhelm II, care avea pentru marină un cult deosebit şi care nu putea concepe un imperiu fără flotă. Acest lucru a favorizat considerabil progresele marinei imperiale, căci toată noblețea germană, imitând gestul împăratului, a sprijinit Marina.

Motivele care au determinat construcţia flotei germane dinainte de războiul mondial, formează însăşi baza dotcrinei navale germane în perioada 1900-1914. Din analiza situaţiei generale a Europei, reieşea că principalul adversar probabil era Marea Britanie. Aceasta nu putea fi combătută decât pe mare. Neputând să-şi facă o flotă egală sau superioară celei engleze, Germania trebuia să-şi facă totuşi *o flotă suficient de tare, încât, în cazul unui angajament, flota britanică să iasă cu atât de serioase pierderi încât întâietatea sa ca putere navală pe glob să fie compromisă*. Este faimoasa „teorie a riscului" care a format principiul director al doctrinei navale elaborate de Tirpitz. Prin urmare Germania din războiul mondial se prezenta la luptă cu *aceleaşi arme ca şi adversarul*, adică vase de linie. In subsidiar, se construiau şi alte nave de tip inferior, însă sarcina principală a războiului revenea vaselor de linie. In acest scop Germania şi-a construit un corp de bătălie, care, în raport cu cel englez, se prezenta la 17/24 cuirasate la 1 August 1914 şi s'a urcat la 21/37 la 31 Mai 1916, adică în momentul bătăliei dela Jutlanda.

Prin urmare omul cel mai reprezentativ al marinei germane din acea epocă, Amiralul Tirpitz, construise flota în ideia unui angajament cu flota britanică, cu convingerea că, dacă nu va putea obţine o victorie totală asupra Englezilor, va realiza cel puţin o atât de mare slăbire a acestora, încât superioritatea britanică pe mare să dispară. Prin aceasta Anglia, rămasă cu o flotă inferioară, nu mai era de temut. Germania ar fi avut în faţă numai eventualii adversari de pe continent: Franţa şi Rusia, care, fără ajutor venit din afară, nu ar fi putut rezista armatelor germane.

Planurile Marelui Stat Major German erau perfect acordate cu această doctrină, căci faimosul atac prin Belgia, preconizat de Schlieffen, nu avea alt scop decât să izoleze cu aripa ocolitoare toate porturile din Marea Mânecii, separând astfel pe aliaţi şi dând posibilitatea marinei germane de a ocupa o serie de baze din care să poată acţiona uşor contra coastelor britanice. Vedem că *ideia de a-şi îmbunătăţi poziţiile strategice a existat şi la baza concepţiunii germane din 1914*.

Ne dăm acum seama ce aspect ar fi avut războiul mondial dacă acest plan s'ar fi aplicat şi s'ar fi realizat măcar în parte.

Să vedem acum care au fost cauzele care au provocat insuccesul acestei metode. Sau mai bine zis cele care nu au adus succesul scontat, căci această metodă, nefiind aplicată, nu se poate spune că a avut un insucces.

După cum se ştie, planul Schlieffen, a suferit în aplicarea lui, unele modificări, care au adus o slăbire a aripei ocolitoare şi au antrenat oprirea pe Marna a pătrunderii germane. Trimiterea unor forţe în Prusia Orientală, pentru a salva o situaţie locală şi de moment, a antrenat slăbirea atacului german, oprirea lui, tre-

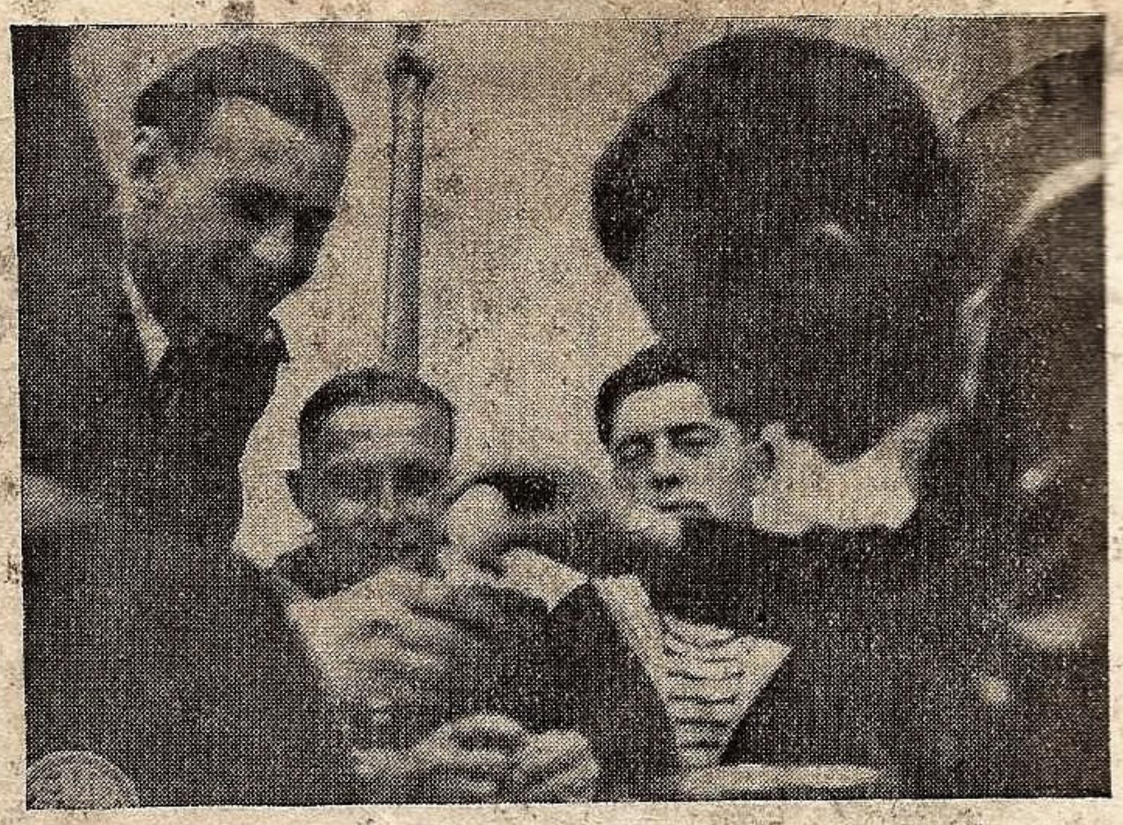
cerea la războiul de stabilizare şi poate prelungirea conflictului cu 4 ani. Tot astfel s'au petrecut lucrurile şi la Marină. Poate şi mai rău. In primul rând omul care concepuse şi construise Marina şi doctrina Marinei germane, cel care o reprezentase şi luptase péntru ea în toate împrejurările, cel care trăise toate fazele desvoltării ei, care cunoştea fiecare vas şi fiecare ofiţer a fost înlăturat dela conducerea operaţiilor navale. Amiralul Tirpitz a fost numit „consilier technic" pe lângă Impărat, care a luat el însuşi comanda supremă a flotei.

Prin aceasta se cumulau mai multe greşeli. In primul rând nimeni nu putea să fie mai competent decât Tirpitz în conducerea Marinei. Prin urmare era o slăbire a eşalonului de comandă. In al doilea rând, Impăratul, pentru a conduce, avea nevoie de o serie de „consilieri". Sfaturile acestora luau deci, prin persoana Impăratului, caracter de ordine, astfel încât în realitate Marina Germană, era condusă de câteva personalităţi de al doilea ordin, din compunerea Cabinetului Imperial. Făcând abstracţie de consideraţiuni de persoane, de pasiuni, de invidii pe care personalitatea lui Tirpitz le provoca în mod inerent, era normal ca acest cabinet să aibă o influenţă asupra Impăratului, care să ducă la răcirea raporturilor dintre Kaiser şi Marele Amiral, astfel încât, acesta, în loc să fie cel mai de aproape colăborator al Impăratului, a devenit un organ a cărui consultare nu era socotită totdeauna necesară.

Extragem de aici un învăţământ important şi anume că *nu se pot schimba — fără grave sancţiuni — comandanţii unei arme atât de tehnice cum e Marina, în momentul declarării războiului*. Cel care a condus şi comandat o marină ca cea germană, un şir întreg de ani până în clipa războiului, va fi desigur şi cel mai apt a o comanda în război. *Schimbările de organizare la trecerea pe picior de război sunt dezastruoase*. Marina, prin caracterul ei, este o armă care nu trebue să schimbe de organizare dela pace la război. Organizarea ei de pace e atât de aproape de cea de război, încât, în afară de mici completări, *o flotă nu se mobilizează, ea este totdeauna mobilizată*. Iar organizarea teatrelor de operaţiuni şi a bazelor, constitue lucrări prea mari de vaste şi de lungi, încât trebuesc făcute din timp de pace. Astfel desprindem principiul fundamental: organizarea de pace a marinei este aceiaşi cu cea de război. Trebuesc evitate schimbările de personal, mai ales la conducere, în momentul cel greu, adică cel al începerii campaniei.

Să vedem acum ce urmări au avut schimbările de care am vorbit în Marina Germană. In primul rând era normal ca nici Kaiserul, nici cabinetul să nu aibă aceiaşi încredere totală în instrumentul de război pe care îl reprezenta flota, ca Tirpitz care o concepuse şi o construise. In al doilea rând, din oportunism politic, era iarăşi normal ca membrii Cabinetului să nu fi avut, asupra conducerii războiului naval, vederile lui Tirpitz. Astfel odată cu schimbarea de persoane, s'a schimbat şi concepţia conducerii războiului. Iată că un instrument de război ca flota germană, costruit în vederea unui anumit fel de a acţiona, avea să fie acum întrebuinţat după alte concepţii şi în vederea unor altfel de operaţiuni. Iată că flota, crescută şi antrenată într'o anumită doctrină, primea în momentul începerii războiului directive complet diferite de cele pe care le avusése până atunci. Schimbare de organizare, schimbare de concepţie, tocmai în momentul începerii războiului.

Să vedem acum în ce constau aceste directive şi ce



D. Amiral Roman de Paşti printre vitejii săi marinari.

reprezentau ele în raport cu situaţia Germaniei în războiul mondial. Le găsim în Ordinul General pe care l-a semnat Impăratul la declararea războiului:

„Scopul operaţiunilor este de a se produce pierderi flotei engleze atacând navele care vor supraveghea sau bloca baia Helgoland, sau, prin acţiuni ofensive îndrăzneţe, executate cu ajutorul minelor sau dacă e posibil al submarinelor, să se lovească coasta britanică. Când egalitatea de forţe va fi fost obţinută pe această cale, flota noastră va încerca, după ce se va concentra şi pregăti, să angajeze lupta în condiţiuni favorabile.

Dacă vreo ocaziune favorabilă se prezintă mai înainte, ea va trebui utilizată" [1]).

Din cât se vede nu se degajă de aceste rânduri decât timiditate şi grija de a nu suferi pierderi, iar eventualitatea angajamentului este trimisă departe, în nesiguranţă, dincolo de problematica posibilitate creată prin „condiţiuni favorabile".

Flota lui Tirpitz, crescută în spirit ofensiv, obicinuită a se şti la număr egal — superioară celei britanice, avea să fie ţinută în porturi, în inacţiune, aşteptând o ocaziune favorabilă, care putea să nu vină până la sfârşitul războiului. Cine are ca principală grijă să se ferească de lovituri, nu riscă să facă mult rău adversarului. Astfel încât, *schimbare de organizare, schimbare de conducători, dar mai mult schimbare totală de concepţie*.

Cu aceste directive a intrat flota germană în război. Unde era faimoasa concepţie a lui Tirpitz „teoria riscului"? Ce sens mai avea flota germană, ce rost mai aveau toate sacrificiile făcute pentru ea, dacă în momentul când avea să-şi răscumpere valoarea, era ţinută în inacţiune? *Flota germană nu a fost utilizată în ideia pentru care a fost construită*. Prin urmare, când facem o marină, trebue să avem întâi o ideie. Materialul — vasele în speţă — nu sunt decât caracterizarea acestei idei. Dar nici într'un caz să nu facem întâi navele şi pe urmă să căutăm concepţia, căci vom cheltui banii degeaba, vom pierde timpul şi vom expune ţara la dezastre.

Ne mărginim aici cu comentariile asupra conducerii flotei germane în primele luni ale războiului 1914-1918. S'a scris prea mult despre aceste lucruri ca să mai fie nevoie să insistăm. Totuşi va trebui să semnalăm că, cu mici excepţiuni, această situaţie s'a menţinut până la sfârşitul războiului.

Să vedem acum ce consecinţe antrenau vederile co-

---

[1]) Der Grierg in Nordsec de O. Gross.

mandamentului german asupra utilizării flotei. In definitiv care era raţiunea de existenţă a unei flote germane? Combaterea flotei engleze, în scop de a împiedeca Anglia de a interveni pe continent şi de a ajuta Franţa. Dacă această flotă nu combătea şi aştepta să fie atacată, ea lăsa toată iniţiativa adversarului, care prin însuşi acest fapt avea complectă libertate de acţiune.

Aşa se explică cum Englezii au putut transporta tot corpul expediţionar în Franţa, în primele săptămâni de război, fără a pierde un om. Era o ocaziune superbă pentru flota germană de a interveni, dar nu a făcut-o pentrucă nu se produsese acea „egalizare de forţe" preconizată de cabinetul imperial.

Tot astfel în primele zile ale războiului flota germană a pierdut ocaziunea de a ataca în condiţiuni şi mai favorabile, când putea surprinde flota britanică încă neconcentrată.

Ocazii ca acestea nu se prezintă multe într'un război şi de fapt ele nu s'au prezentat până la sfârşitul tragic pe care l-a avut flota germană în baia dela Scapà. O conducere timidă, fără încredere în forţele proprii şi în valoarea executanţilor, nu putea obţine alt rezultat.

Şi totuşi flota germană a avut superioritatea calitativă incontestabilă asupra celei britanice, fapt care dădea concepţiei ofensive a lui Tirpitz o greutate deosebită.

Ne vom permite a cita câteva exemple, pentru a arăta că, în toate împrejurările, navele germane, s'au dovedit individual superioare celor engleze.

Astfel în bătălia dela *Coronel* (1 Nov. 1914) o diviziune germană, formată din două crucişetoare de bătaie şi trei crucişetoare uşoare, distruge o diviziune britanică compusă din două crucişetoare cuirasate şi un crucişetor uşor. Pierderile britanice se cifrează la două crucişetoare cuirasate şi 1654 oameni. Germanii nu pierd nici un om şi vasele lor sunt abia atinse. Proporţia de lovituri în ţintă ale artileriei germane este foarte ridicată şi tunarii germani ies cu un prestigiu deosebit din această luptă. Se remarcă în special o superioritate categorică de partea germanilor în ce priveşte viteza de tir.

Intrucât o asemenea înfrângere nu putea fi lăsată nesancţionată de Englezi şi în acelaşi timp escadra victorioasă a amiralului von Spee era foarte jenantă, Amiralitatea britanică hotărăşte să spele această ruşine printr'o victorie categorică şi formează o nouă diviziune, compusă din două crucişetoare de bătaie de cel mai modern tip, special în acest scop.

Intâlnirea a avut loc la *Falkland* (8 Dec. 1914). Cu toate că vasele britanice erau aproape duble ca tonaj, iar greutatea proectilelor pe care le puteau trimite într'o salvă era de 5 ori mai mare, totuşi victoria a fost obţinută cu destule dificultăţi. Vasele germane au fost distruse, dar s'au scufundat luptând până la ultimul om şi ultimul proectil. Această victorie, pentru care Amiralitatea britanică făcuse sacrificiul de a slăbi flota metropolitană cu două din cele mai puternice unităţi, a confirmat şi mai mult calitatea şi antrenamentul vaselor germane. Incă odată se vede că Tirpitz avusese dreptate şi că, la tonaj egal, germanii erau indiscutabil superiori.

La 24 Ianuarie 1915 are loc lupta cunoscută sub numele de *Bătălia dela Dogger-Bank*. La această luptă au luat parte 5 crucişetoare de bătălie britanice contra 4 germane. Greutatea salvelor engleze era dublul celor germane, iar tonajul englez era cu 1/3 mai mare decât cel german. Totuşi după o luptă de 3 ore, germanii nu au pierdut decât un singur vas (*Blücher* 15.000 tone). *Seydlitz*, care fusese serios atins şi-a putut menţine până la urmă viteza de 21 noduri. *Moltke* nu a fost deloc atins, iar *Derflinger* a primit o singură lovitură. In timp ce *Lion*, vasul amiral englez primea 12 lovituri şi *Tiger* a primit 2. *Lion* fusese atât de serios lovit încât amiralul Beatty a trebuit să-şi transfere pavilionul pe un distrugător, iar crucişetorul a fost adus cu mari dificultăţi în bază. In comparaţie cu el, *Blücher* primise 70—100 lovituri de mare calibru şi 7 torpile şi totuşi a continuat să lupte două ore înainte de a se scufunda. In sfârşit, în bătălia dela *Jutlanda* (31 Mai 1916) la care au luat parte următoarele forţe:

	Cuirasate moderne	Crucişetoare de bătălie	Cuirasate vechi	Crucişetoare cuirasate	Crucişetoare uşo re	Distrugă-toare
Britanice	28	9	0	8	26	79
Germane	16	3	6	0	11	61

pierderile au fost cele de mai jos:

	Numărul oamenilor intraţi în luptă	Pierderi în oameni	Precentaiul pierderilor	Nave scufundate
Britanice . . .	60.000	6.787	11	3
Germane . . .	45.000	5.058	6,8	2

Din aceste tabele reiese neîndoios avantajul numeric al Englezilor. Cu toate acestea ei au suferit mai multe pierderi decât Germanii, care au demonstrat în această luptă, atât superioritatea materialului, cât şi un antrenament deosebit. Apare incontestabil că, din punct de vedere tehnic, Jutlanda a fost o victorie germană.

Din exemplele citate se constantă că nici odată flota germană, pusă în contact cu cea britanică, nu s'a arătat, la tonaj egal, inferioară adversarilor ei. Prin urmare este neîndoios că, dacă ar fi fost acţionată ofensiv şi ar fi avut dela început iniţiativa operaţiilor, ar fi putut prinde şi exploata unul din momentele favorabile. In aceste condiţiuni nu se poate preciza ce rezultate s'ar fi obţinut, dar în nici un caz nu puteau fi inferioare acelor care s'au prezentat în realitate, când flota germană a fost tot timpul dominată de adversarii ei.

Se vede deci că directivele date flotei germane nu corespundeau situaţiei. Ele o puneau dela început în inferioritate, pe când valoarea ei reală — dar insuficient apreciată de conducătorii ei — ar fi justificat o conducere ofensivă, care ar fi putut aduce cu totul alte rezultate.

In concluzie, mai multe constatări se impun după această scurtă analiză a operaţiunilor flotelor germano-britanice în războiul mondial.

Faţă de puterea navală britanică, Germanii se prezintă cu o flotă compusă tot din vasele mari. Deci combat adversarul cu aceleaşi arme, deşi ştiau dela început că nu vor putea obţine niciodată egalizarea forţelor. Aveau deci speranţa în superioritatea calitativă a materialului lor şi mai ales într'o conducere strategică chibzuită, care aveau să compenseze în partea această inferioritate.

La declanşarea războiului însă se schimbă organiza-

rea, se schimbă personalul de conducere şi se schimbă şi doctrina. Dintr'un instrument conceput în spirit ofensiv, nouă conducere face o armă prudentă şi timidă. E de mirare că rezultatele nu au fost mai dezastruoase. In orice caz flota nu a adus Germaniei nici o mică parte măcar din randamentul ce trebuea aşteptat dela ea: compromiterea superiorităţii navale britanice, din care urmau apoi ameninţarea transporturilor pe mare şi poate izolarea Marei Britanii.

Dacă rezultatele diferitelor bătălii au fost satisfăcătoare pentru Germani, aceasta se datoreşte în primul rând comandanţilor tactici care au fost hotărâţi şi energici, executanţilor animaţi de un admirabil spirit combativ şi materialului de calitate superioară.

Pentru aceste motive flota germană nu a putut obţine alt rezultat final decât a ajunge să se scufunde in baia dela Scapa Flow.

2. — *Războiul submarin*

Am văzut în capitolul precedent, că noua conducere a Marinei Germane, neavând încredere în şansele de victorie pe care le prezenta raportul de forţe al navelor mari, amâna şi condiţiona un angajament al acestora până când se va obţine un *echilibru*, o *egalizare* de forţe, prin alte *mijloace*.

Care erau aceste mijloace? Directiva ne spune: acţiuni „ofensive" pe coasta britanică prin mine şi „*poate*" prin submarine. Acest „*poate*" este plin de învăţăminte, căci el ne arată că Germania din 1914 nu bănuia proporţiile ofensive ale submarinelor şi nici nu se gândea să le dea o utilizare pe o scară mai vastă.

De altfel şi numărul submarinelor cu care Germania a intrat în războiu, constitue o indicaţie sigură: 28 de unităţi, reprezentând un total de 15.204 tone. Nu cu această flotă submarină se putea concepe o acţiune serioasă.

De partea englezilor situaţia era aceiaşi, aşa încât se poate spune că, la începutul războiului mondial, nici unul din beligeranţi nu întrevedea utilizarea pe o scară mai mare a submarinelor, astfel încât să se acorde acestei arme o importanţă strategică.

Nimeni, nici în marina germană, nici în cea britanică nu-şi dădea seama în August 1914, de influenţa pe care o puteau avea submarinele în războiul naval şi nimeni nu concepea că aceste vase puteau întreprinde acţiuni ofensive la mare distanţă de bazele lor fără a fi escortate. Calităţile nautice ale submarinului au fost o surpriză pentru ambii beligeranţi.

De altfel şi tipul de submarine cu care s'a început războiul mondial nu ar fi corespuns unei ofensive la mare distanţă. Ca să arătăm de câtă neîncredere se bucurau submarinele în Germania în perioada care a precedat războiul mondial, vom cita că, în anul 1908 Franţa poseda 60 submarine, Anglia 68 şi Statele Unite 12, în timp ce amiralul Tirpitz abia aprobase 1.500.000 mărci pentru „construcţia unui submarin de experienţă".

Oricât aşi vrea să evit în acest studiu restrâns detaliile technice, va fi totuşi necesar, pentru înţelegerea genezei submarinului în Germania, să citez oarecare amănunte, de altfel foarte interesante.

Primele submarine construite în Germania, cunoscut sub numele de seria „K", fuseseră comandate de Rusia. Ele aveau o valoare militară foarte redusă şi calităţile nautice lăsau foarte mult de dorit.

Paralel cu ele a construit şi Germania primele ei submarine U1-U4, care, ceva mai perfecţionate decât seria „K", nu au putut totuşi avea nici o utilizare militară. Deplasamentul lor redus le făcea incapabile să opereze la oarecare distanţă de coastă şi întrebuinţarea lor în largul mării era considerată ca imposibilă.

Totuşi, Ministerul Marinei Germane, a fixat anumite condiţiuni minime în caetul de sarcini ale noilor submarine.

— viteza = 15 noduri în suprafaţă, 10,5 în imersiune;
— raza de acţiune = 2.000 mile în suprafaţă;
— armament = 4 tuburi şi 6 torpile;
— efectiv = 20 oameni.

Cu aceste condiţiuni s'au constituit 14 unităţi, în anii 1908—1910. Abia ultimele (U16—U18) au reuşit să atingă cele 15 noduri cerute prin caetul de sarcini. De altfel deplasamentul lor crescuse dela 292 tone la U4, la 500 tone la U16, din cauza motoarelor multiple pe care trebuiau să le posede pentru a atinge această viteză.

Primul pas mare făcut în construcţia submarinelor a fost realizat prin adoptarea motorului cu combustiune internă (Diesel) prin anul 1908. Dar nici acest motor nu fusese comandat pentru Germania, ci pentru cele două submarine franceze *Circe* şi *Calipso*.

Casa Krupp primi o comandă de motoare Diesel de 850 cai. Dar nici acesta nu era german; era pentru submarinul *Atropo* al marinei italiene. Numai după ce rezultatele acestuia au fost declarate satisfăcătoare, marina germană comandă 4 unităţi (U19—U23) prevăzute cu motoare Diesel—Krupp care nu intră în serviciu decât în vara anului 1913. Prin urmare numai un an înaintea războiului Germania a avut primele submarine care să poată opera în larg.

Dar odată adoptate, progresele au mers repede. Seria U23—U26 era deja în probe la începutul războiului iar U27—U30 era în curs de predare în Octombrie 1914. O nouă serie avea să urmeze (10 unităţi) U31—U41 care au fost livrate la începutul anului 1915. Alte comenzi erau în curs şi se afirmă că Germania comandase în preajma războiului 45 submarine.

In realitate, cifra de 28 care ar fi fost în serviciu la începutul războiului pare un maximum şi într'ânsa trebuesc socotite şi primele 4 unităţi (U1—U4) care nu au putut avea o utilizare militară.

Aceasta a fost geneza armei submarine în Germania şi ne dăm seama că era normal ca Inaltul Comandament să nu pună, la începutul conflictului, prea mari nădejdi în această armă. Ce imens contrast este între această cifră şi utilizarea formidabilă pe care au avut-o submarinele în decursul războiului. Cine stă să considere lucrurile sub acest aspect constată foarte repede că *arma submarină şi-a creiat tactica în decursul războiului* şi că ea nu era privită, la început, decât ca un element de informaţie apropiată.

Prima misiune a submarinelor germane (2 August 1914) a fost să se aşeze într'un dispozitiv de supraveghere, *în vederea coastei*, pentru a semnala apropierea eventuală a vaselor engleze. Şi încă pentru această „expediţie", submarinele erau escortate de vase de suprafaţă. Ele ieşeau în mare în zorii zilei, iar noaptea se înapoiau în bază dela Helgoland.

Dar comandamentul german nu a rămas multă vreme la această concepţie. La 6 August, în zorii zilei, 10 submarine sunt trimise, pentru prima oară în cruciera. Ele au fost escortate o parte din drum de vase de suprafaţă, care s'au întors apoi, lăsând submarinele singure în faţa necunoscutului, în mijlocul Mării Nordului, în apropierea celei mai puternice flote din lume. Ce se petrecea în sufletul acestor echipaje nu

e greu de ghicit. Totul era nesigur, însuşi vasul lor prezenta o sumă de necunoscute. Avem însă încă odată ocazia a admira tăria caracterului german.

Fără nici o ezitare cele 10 submarine înaintează în marea plină de nesiguranţă, în căutarea flotei britanice. Unul din ele U9, având o avarie la motoare este silit să se întoarcă la bază. U15 întâlneşte 3 cuirasate engleze care executau trageri de artilerie şi atacă pe unul din ele cu torpila fără să-l nimerească. A doua zi dimineaţa însă este prins la suprafaţă şi tăiat în două cu etrava.

Această crucieră nu a adus nici un rezultat avantajos marinei germane, dar a adus concluzia că submarinele pot opera 6 zile departe de bazele lor, că ţin marea pe orice vreme şi că pot ataca cu torpila navele de război cele mai mari. Această lecţie se plătea cu preţul a două unităţi (U13 şi U15) care au fost primele din lunga listă a eroilor submarinişti germani.

De aci şi până la definirea rolului pe care îl vor avea submarinele ca armă militară, nu a mai rămas decât un pas. Submarinele sunt trimise în cruciere din ce în ce mai dese şi din ce în ce mai lungi. Roadele încep să se arate.

La 2 Septembrie 1914 submarinul U21 torpilează crucişetorul *Pathfinder* în baia dela Firth of Forth. Dar cel mai mare succes al submarinelor germane a fost torpilarea a trei crucişetoare în ziua de 22 Septembrie, de către Submarinul U9. Această acţiune a avut rezultate neaşteptate. Din acest moment flotele de suprafaţă nu se mai simt în siguranţă pe mare. Eşirile lor din baze se răresc şi se fac cu multe precauţiuni. Pe cât posibil vasele de linie şi crucişetoarele sunt retrase din larg şi înlocuite prin crucişetoare uşoare, distrugătoare şi vase auxiliare. Acesta era rezultatul obţinut, în două luni de război, de mica dar eroica flotilă de submarine germane.

De acum nu se mai îndoia nimeni de valoarea militară a submarinului.

Succesele submarinelor germane continuă în mod constant, astfel încât scopul lor militar este atins: *ele limitează libertatea de acţiune a vaselor de suprafaţă şi — prin aceasta — superioritatea sdrobitoare a flotei britanice este grav compromisă*. Amiralul Jellicoe mărturiseşte în memoriile sale, că, în ziua bătăliei dela Jutlanda (Mai 1916) era obsedat de teama submarinelor germane.

De n'ar fi fost decât atât şi arma submarină ar fi avut o justificare. Dar efectele ei au fost mult mai mari.

Incă în cursul lunei Octombrie 1914, submarinele germane declanşează atacul contra vaselor comerciale. Aceste vase, lipsite de viteză şi protecţie, constituiau o ţintă uşoară pentru submarin. Prin natura transporturilor pe care le făceau, ele erau însă principala sursă de aprovizionare a inamicului şi deci elementul de bază în continuarea războiului. Prin atacarea traficului comercial maritim, submarinele loveau deci în esenţa vitală a inamicului şi prin această acţiune a lor căpăta o valoare economico-strategică considerabilă.

Comandamentul german şi-a dat seama repede de această nepreţuită calitate a submarinelor şi dintr'o dată se pun în şantier numeroase construcţii de submarine, de tonaje din ce în ce mai mari şi de utilizări diferite.

Atacul contra liniilor de comunicaţii maritime a antrenat pentru Anglia multe şi cumplite suferinţe. Protecţia vaselor lor comerciale, care străbăteau, ca firele de păianjen, toate mările globului, nu era lucru uşor. Pe de altă parte, a le lăsa singure, pradă atacurilor cu torpila sau cu tunul, ar fi însemnat a risca suprimarea totală a transporturilor. Ori Anglia nu putea trăi şi duce războiul decât cu materiile prime pe care le aducea din afară.

Onorurile la pavilion!

Submarinele aveau ca principale însuşiri tactice *invizibilitatea* şi *ubicuitatea*, adică ele puteau trece pe ori unde şi ataca fără să fie văzute şi în al doilea rând se puteau afla ori unde. Aceste însuşiri au îngreuiat considerabil apărarea, căci fiecare vas, în orice mare oricât de depărtată, putea la un moment dat fi atacat de un submarin şi deci trebuia apărat.

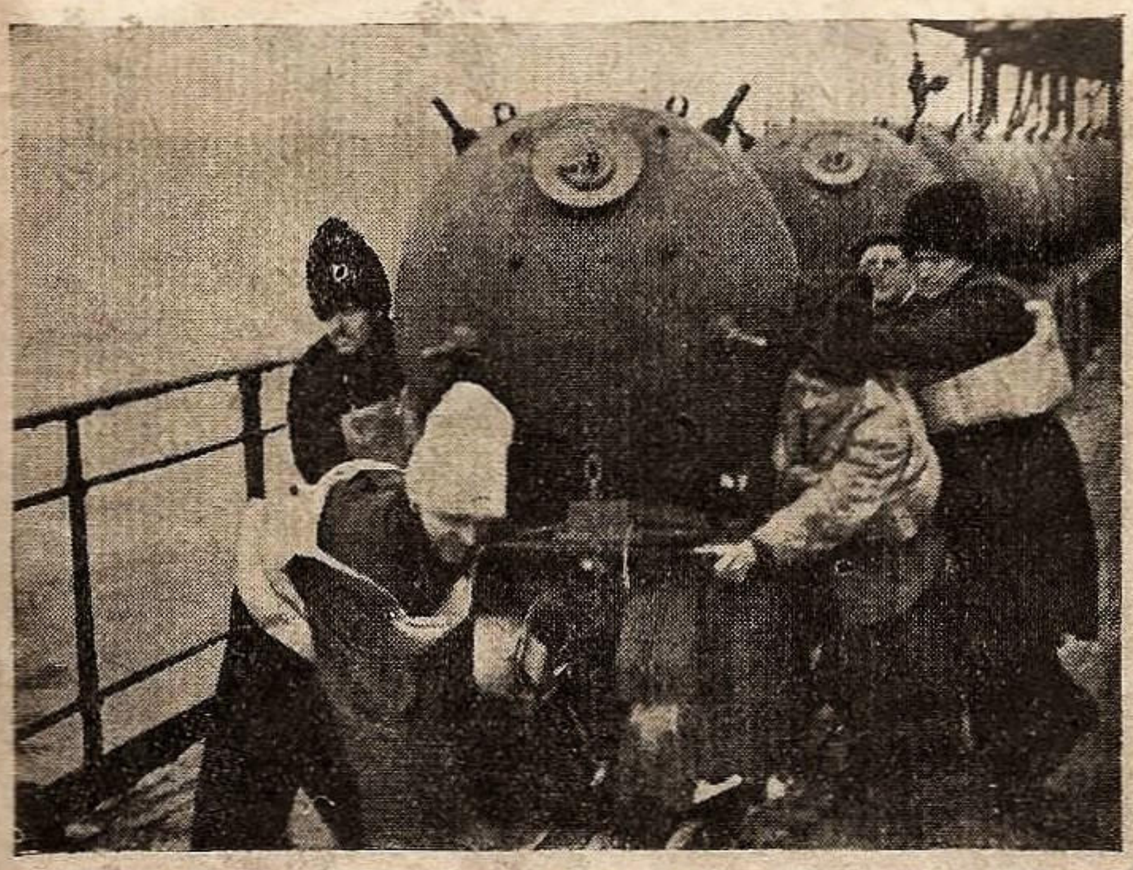
S'au încercat tot felul de metode de protecţia traficului comercial contra submarinelor, din care voiu cita pe cele principale:

— armarea individuală a vaselor comerciale;
— sistemul drumurilor patrulate;
— sistemul convoaielor.

Fiecare sistem prezenta avantaje şi inconveniente. Armarea individuală a vaselor cu 1-2 tunuri uşoare le dădea într'adevăr posibilitatea de a se apăra cu această artilerie în cazul când submarinul ar fi ieşit la suprafaţă, dar nu le punea la adăpost de atacul cu torpila.

Sistemul drumurilor patrulate, practicat câtăva vreme, obliga vasele comerciale să meargă numai pe anumite drumuri pe care se mişcau în sus şi în jos vasele de patrulare. Totuşi nici acest sistem nu a dat rezultate căci cele mai adeseori, submarinele atacau tocmai acolo unde nu erau vase de patrulare şi în nici un caz nu puteau dispune de numărul suficient de vase de patrulare pentru a se proteja liniile de comunicaţii maritime ale Angliei.

Singurul sistemul convoaielor a dat rezultate, dar şi acesta cu mari dificultăţi. El consta din a se grupa mai multe vase comerciale laolaltă, făcându-le să meargă sub protecţia navelor de război. Gruparea în punctele de plecare a vaselor comerciale era o lucrare anevoioasă, căci acestea aveau porturi de încărcare deosebite şi puncte de destinaţii diferite. S'au restrâns totuşi porturile de încărcare la câteva, astfel că gruparea vaselor să fie posibilă. Pentru ca convoiul să se poată forma trebuia ca vasele comerciale să meargă cu aceiaşi viteză, astfel încât gruparea era silită să meargă cu viteza celui mai lent, lucru care era în avantajul submarinelor atacatoare. Dar cea mai mare dificultate a fost a se procura vase de escortă suficiente. In acest scop s'au pus în serviciu toate distrugătoarele, yachturile, vasele auxiliare, care s'au putut recupera din stocurile de material vechi ale marinei



Lansarea minelor de pe o navă Port-mine

britanice. Căci în acelaşi timp trebue să ţinem seama că Amiralitatea engleză nu voia să slăbească cu nimic flota de operaţii şi deci nu putea lua nici un vas din compunerea escadrelor.

Iată deci ce urmări incalculabile a avut apariţia submarinului în largul oceanelor. In câteva luni de zile, plecat timid din baza dela Kiel, el ajunge să constitue o ameninţare pentru toată suflarea britanică de pe glob.

Rezultatele atacurilor submarinelor germane au întrecut orice aşteptări. Până în Septembrie 1915 se scufundaseră 791.705 tone. Repartiţia pe ani a tonajului scufundat este următoarea:

1914	162 vase cu	372.277	tone
1915	176 vase cu	1.438.173	tone
1916	1186 vase cu	2.328.688	tone
1917	2734 vase cu	6.305.362	tone
1918	1052 vase cu	2.744.172	tone

Ceiace se ridică la un total, în cuprinsul întregului război 1914—1918, de 5.861 vase, cu un tonaj de 13.233.672 tone. Din acestea vom scădea pierderile britanice datorite minelor, vaselor de suprafaţă, etc. de 307 nave cu 1.041.676 tone, şi ne va rămâne, numai în seama submarinelor, 5.554 vase cu 12.191.996 tone.

Trebue să ţinem seama că tonajul britanic era în acea epocă, cam de 20 milioane de tone. Astfel încât capacitatea de transport a Angliei scăzuse la mai puţin de jumătate.

Dar un mecanism uriaş, ca arma submarină germană, nu putea fi condus fără multe dificultăţi, în special de ordin politic. Cancelarul german se plângea Impăratului că submarinele îi creiază multe dificultăţi cu neutrii, în special cu America, în timp ce personagiile dela conducerea Marinei cereau întărirea campaniei submarine. Abia la 22 Dec. 1916 se ia hotărîrea de a se declanşa războiul submarin „fără restricţiuni". Acestui fapt se datoreşte sporirea tonajului scufundat din anul următor.

Planul Comandamentului German era următorul: Anglia era principalul sprijin al aliaţilor. Din tonajul englez 3,6 milioane tone erau utilizate în scopuri militare, 3,5 milioane în scopuri diferite (reparaţii, transporturile aliaţilor, etc.) şi circa 8 milioane tone pentru aprovizionarea insulelor britanice.

Dacă s'ar fi putut scufunda 600.000 tone lunar (în Aprilie 1917 s'au scufundat 849.000 tone) şi dacă circa 1—200.000 tone vase neutre ar fi rămas neutilizabile de teama submarinelor, în cinci luni de zile Anglia ar fi fost obligată să ceară pace.

Lucrurile nu s'au petrecut întocmai aşa, pentru că Comendamentul german a avut ezitări atât în determinarea planului de construcţii submarine, cât şi în aplicarea războiului submarin.

Din 41 unităţi existente la începutul lui 1916, Germania are 103 în Ianuarie 1917 şi 140 în Octombrie acelaşi an. Acesta a fost numărul maxim de submarine germane în serviciu. Construcţia a mers în ritmul de 7 pe lună în 1917 şi de 8 pe lună în 1918. Totuşi Germania ar fi putut face mai mult şi faptul că nu s'a făcut efortul maxim se datoreşte ideilor unora din conducători că este inutil a se concepe un program pe termen lung din moment ce, în 5 luni de zile, se va obţine deciziunea.

Dintre submarinele germane au fost multe care s'au distins, deşi Comandamentul le punea tot felul de condiţiuni care stânjeneau activitatea lor. Astfel tonajul maxim scufundat de un submarin a fost atins cu 400.000 tone, de Arnauld de la Perière, în zece cruciere în Mediterana. Alţi doi comandanţi au trecut de 300.000 tone, doi între 2—3 sute mii tone şi 15 între 100.000 şi 200.000 tone.

Faţă de o asemenea activitate era normal să fie şi multe pierderi. Marina germană a avut în total 178 submarine pierdute. In momentul încetării ostilităţilor Germania mai avea 176 submarine în serviciu şi 208 în construcţie, ceiace ne indică cifra totală a submarinelor germane în războiul mondial la aproximativ 562 unităţi.

Acesta este efortul făcut de arma submarină germană, care, pe toate mările, în largul oceanelor, luptând cu valurile, cu ceaţa şi furtuna, împiedecau inamicul de a se folosi de calea mării. Ele au luptat cu multe şanse de izbândă, pentru victoria totală a Germaniei, victorie pe care nici cuirasatele, nici armata de uscat nu o putuseră obţine.

Cu drept cuvânt, Amiralul Jellicoe, îngrijat şi desorientat declara la Whitehall, în 1916: „*Submarinele germane sunt în curs de a câştiga războiul*".

3. — *Doctrina navală rămasă în urma primului război naval*

Nici un eveniment pe lume, nu a adus mai multă şi variată literatură ca primul război mondial. In toate ramurile de activitate omenească acest conflict a atras verificări şi concluzii.

Marina şi-a avut partea ei, destul de importantă. Scrieri numeroase, unele obiective, altele tendenţioase, au analizat pe toate feţele evenimentele pasionantei şi prelungitei drame, care a fost războiul maritim 1914-1918.

Dar cititorul care şi-a păstrat calmul în această lectură de patimi clocotitoare a putut rămâne cu câteva idei directoare, care formează — ca să ne exprimăm astfel — moştenirea trecutului război.

Primul şi cel mai important element este că *flota de suprafaţă, flota de vase de linie, cât mai mari şi cât mai puternice şi-a păstrat întâietatea.* Ori cât de paradoxal ni s'ar părea acest lucru, în urma efectelor verificate ale armei submarine, totuşi el este perfect adevărat şi mai ales foarte întemeiat.

Dacă ar mai fi nevoie de oarecare demonstraţie a acestui adevăr, lucrul nu ar fi prea greu. In primul rând efectul distructiv al submarinelor asupra navelor de război nu a fost decât iniţial, datorit surprizei. Imediat ce s'a simţit pericolul, navele de război au

luat măsuri de protecţie prin nave mici, prin viteze mari, prin zigzaguri, etc. şi cifra tonajului de nave de război scufundate a scăzut.

E just că nava de suprafaţă a devenit mai prudentă, că mişcările ei au fost stânjenit şi limitate, că şi-a modificat întrucâtva tactica, iar lucrurile nu au mers nici odată până la o abdicare. Nava de suprafaţă a rămas stăpâna incontestabilă a mării, regina bătăliilor navale, singurul factor decisiv în război.

Presiunea flotei britanice s'a făcut simţită până la sfârşit în războiul trecut şi această presiune se simţea chiar atunci când nu ieşea din bază. Prin unirea flotei Statelor Unite cu cea engleză, această putere s'a făcut şi mai simţită şi orice speranţă de victorie navală într'o bătălie regulată, era deacum exclusă pentru Germania.

Dacă submarinele germane şi unele vase izolate reuşeau să scape de sub controlul forţelor de suprafaţă, nu e mai puţin adevărat că nici un vas sub pavilion german nu s'a mai mişcat pe mare, în timp ce toate apele globului erau brăzdate de pavilionul britanic şi aliat.

In sfârşit ultima dovadă — şi cea mai categorică — că acest principiu a rămas în picioare, ne-o dă Germania însăşi, care este statul cel mai în măsură să tragă concluzii asupra efectelor războiului submarin. Intr'adevăr, în perioada de după război, Reichul a pus în construcţie pe cât i-au permis tratatele — nave de suprafaţă, şi imediat ce a scăpat din rigorile tratatului de limitarea armamentelor navale, s'au urcat la cel mai mare tonaj. Astfel încât nava de război de suprafaţă, singura care poate câştiga bătăliile pe apă, singura care poate stăpâni marea, a rămas şi după războiul mondial elementul fundamental în compunerea unei flote.

Un al doilea mare învăţământ rămas în urma războiului mondial este că *acţiunea submarină poate avea efecte considerabile asupra unui stat* ale cărui linii de comunicaţii maritime sunt vulnerabile. Faptul că războiul submarin, dus de Germania în conflictul trecut nu a forţat Anglia la pace nu e concludent. Din chiar declaraţiile bărbaţilor de Stat englezi reieşea că Marea Britanie era pe punctul dezastrului total, datorit acţiunii submarine.

Cauza faptului că marina germană nu a obţinut succesul total este atribuită după unii conducerii nehotărîte a Comandamentului German. După alţii se pare că măsurile de protecţia convoaielor aliate au ajuns un lucru dovedit este că Aliaţii au pierdut pestea la un grad de desvoltare, încât au micşorat cu totul eficacitatea atacurilor submarine. Oricare ar fi această cauză, un lucru dovedit este că mai mult de 3.000.000 suflete şi-au găsit moartea în valuri, depe urma armei submarine germane. Acest rezultat, chiar dacă nu a adus capitularea Angliei, a lăsat să se vadă, pentru mai târziu, perspectivele războiului submarin.

O altă armă despre care nu am putut vorbi în detaliu în cadrul restrâns al acestui articol, este mina. Intrebuinţarea minelor a avut o mare desvoltare în războiul trecut, în special în Marea Nordului, care se pretează în mod deosebit la întrebuinţarea minelor. A rămas neîndoios, la finele războiului trecut, că nu se poate naviga, fără pericolul de a sări în aer, pe funduri sub 100 metri.

Orice regiune cu funduri inferioare acestei cifre era socotită minabilă şi deci de nestrăbătut fără mijloacele de protecţie speciale, dragaj şi aparate paravan.

Mina are acest inconvenient că limitează libertatea de mişcare a ambilor adversari. Astfel încât, date fiind tendinţele celor doi protagonişti principali în războiul trecut, nici unul nu avea prea mare interes să-şi pună beţe în picioare.

S'au executat baraje defensive de importanţă remarcabilă, cum a fost cel din baia Helgoland, pus de marina germană.

In sfârşit o altă armă care şi-a făcut apariţia în războiul trecut a fost mina contra submarinelor, care spre deosebire de cea destinată vaselor de suprafaţă, se ancora la adâncimi variabile. Este de semnalat barajul dela Otranto, destinat a împiedica submarinele germane ce ieşeau din Adriatică.

In sfârşit o armă despre care am vorbit foarte puţin este aeronautica. Aceasta pentru că ea nu a avut, în trecutul conflict, decât un rol de informaţii. S'au întrebuinţat baloane dirijabile, Zeppelinuri, apoi avioane dela coastă, hidroavioane şi către sfârşit aparate purtate pe mici nave speciale, dar aproape exclusiv în roluri de informaţii şi foarte rar în reglaje de tir, cum a fost cazul atacului aliat dela Galipoli, în Martie 1915.

Acestea sunt principiile fundamentale care constitue moştenirea primului război mondial în materia navală. Pe ele se vor grefa cei 25 ani de progrese tehnice, experienţele războiului din Abisinia, Spania şi ruso-finlandez, pentru a se ajunge la războiul actual, ale cărei proporţii întrec cu mult ceiace minte omenească poate îşi închipui.

III. RĂZBOIUL ACTUAL

1. — *Războiul marinelor mici.*

Soarta războaielor a fost de multe ori o sursă de mari surprize pentru omenire. Dar nici unul poate nu a răsturnat atât de adânc sistemul politic al lumii cum îl va face desigur acest al doilea război mondial. Nici un continent nu a rămas în afara conflictului şi desigur că, până la urmă, puţine vor fi statele care vor reuşi să nu intre în vâltoarea lui.

Aprins de scânteia coridorului polonez, imensul cataclism a cuprins, rând pe rând, toată coasta de Nord a Europei, izolând astfel Anglia de restul continentului. Era o reeditare, foarte severă a *blocusului continental*. Asemănarea între era Napoleoniană şi vremurile de azi e mult mai mare decât s'ar părea la prima examinare a lucrurilor. Numai că Reichul este geograficeşte mult mai bine plasat pentru o asemenea campanie şi că dispune de mijloace technice pe care Franţa imperială nici nu le bănuia.

A venit apoi perioada de pregătire în care Insulele Britanice se aşteptau dintr'o clipă într'alta la o invazie. Aceeaşi lucruri s'au petrecut şi acum 130 ani, când Franţa aduna mijloace de trecere pentru armata concentrată în tabăra dela Boulogne. Aceleaşi friguri animau locuitorii din cele două părţi ale canalului Mânecii. Aceleaşi dificultăţi enorme se prezentau şi pentru atac şi pentru apărare. Mijloacele pe care le poate aduna Germania sunt însă mult mai mari şi invazia insulelor britanice este în domeniul posibilităţilor.

Campania din Balcani este şi ea pe linia marilor cuceriri ale împăratului şi ne reaminteşte vremurile când Mareşalul Marmont îşi înfiinţa la Trogir capitala regatului Iliriei şi Dalmaţiei.

Infine războiul la Est, contra U.R.S.S. pecetlueşte definitiv nevoia pe care o are, oricine vrea să stăpânească Europa, de a-şi asigura spatele faţă de acest periculos şi puternic adversar. Numai că deosebirea de tactică, prevăzătoarea atitudine a Germaniei, fac ca

lucrurile să se petreacă altfel şi se profită de toate lecţiile trecutului, pentru a se obţine rezultate mari cu sacrificii cât mai puţine.

Astfel încât se poate spune, fără riscuri de a se face greşeli mari, că liniile strategice ale campaniilor Napoleoniene se regăsesc într'o oarecare măsură în războiul pe care armata Germaniei îl duce dela 1 Septembrie 1939.

Acest război prezintă particularitatea că acţiunea maritimă a fost dela început foarte intensă. In timp ce războiul terestru a avut alternanţe de vigoare şi de pauze, războiul maritim a fost dus cu energie din primul moment. Acest fapt îşi are explicaţia tocmai în moştenirea pe care ne-a lăsat-o războiul trecut. S'a avut în vedere că acţiunea submarină germană fusese pe punctul de a obţine victoria în 1918 şi — dacă ar fi fost dusă cu energie până la capăt, — ar fi ajuns desigur la acest obiectiv.

Prin urmare războiul început în 1939 a avut în primul rând un caracter maritim, care urmărea izolarea Angliei de Aliaţii ei şi de colonii. Vom găsi dealtfel o explicaţie palpabilă a acestei forme de război şi în raportul de forţe al beligeranţilor din care se vede că superioritatea numerică sdrobitoare a marinei britanice, nu va permite adversarilor ei nici o veleitate de război cu nave de suprafaţă. De aci a rezultat, ca concepţie iniţială a formei de război, acţiunea submarină şi aviatică, *ca singurele moduri de acţiune posibile*. Este un război dictat de raportul de forţe, este un război al marinelor mici. Germania combătea deci de astă dată adversarul *cu alte arme de cât ale lui*.

2. — *Lupta pentru câştigarea unei poziţii strategice avantajoase.*

Plecând dela învăţămintele din trecutul conflict, acţiunea submarină a fost declanşată din primul moment cu toată energia. Dar nu ea a fost aceia care, în aceşti doi ani care s'au împlinit acum, a adus cele mai mari rezultate, căci de astă dată, întâlnim la Comandamentul German o înţelegere superioară a strategiei maritime. Rezultatele pozitive enorme care s'au obţinut au fost datorite cooperării strânse a marinei cu aviaţia şi armata de uscat, care au condus la ocupărea întreg litoral al Europei şi prin aceasta la izolarea insulelor britanice de continent printr'o barieră de netrecut. Dela capul Finister şi până la Capul Nord, dela Gibraltar şi până la Dardanele, nu mai este nici un punct pe coasta Europei de care un vas englez să se poată apropia fără a fi primit cu lovituri de tun.

Acest rezultat strategic formidabil, a răsturnat complet datele problemei, căci Germania, ţară continentală şi cu un litoral ce răsufla numai într'o mare închisă şi comandată de englezi, posedă astăzi toate punctele de sprijin care comandă coasta britanică, atât din punct de vedere maritim cât şi aeronautic.

Acest rezultat a fost obţinut în primul rând prin acţiunea directă a Armatei de Uscat Germane, care a ocupat pe rând teritoriile statelor posesoare ale litoralului european, cât şi prin acţiunea combinată a Marinei cu aviaţia şi armata de uscat, care a obţinut ocuparea rapidă a câtorva teritorii speciale, în ţările peninsulare cum au fost Danemarca, Norvegia şi Grecia. Aceste cooperări ale celor trei armate germane vor rămâne în istorie ca exemple clasice de acţiune combinată.

Acţiunea germană din Norvegia este exemplul cel mai tipic în această privinţă. Din câte păreri s'au emis înainte de sfârşitul operaţiunii, cele mai multe ajungeau la concluzia ca vechile principii ale strategiei s'au răsturnat şi că reuşita acţiunii germane în Norvegia constitue o inovaţie în domeniul strategiei navale. Totuşi ştim că aceste principii sunt mult mai vechi decât primul război mondial, sunt elemente care nu pot varia, tot atât de fixe ca şi constantele cosmice. Atunci cum a reuşit debarcarea germană în Norvegia, în faţa celei mai puternice marine din lume? Cu toată enorma superioritate a flotelor aliate, care ar fi lăsat să se presupună că nimic nu se poate mişca pe mare — şi în special în Marea Nordului — fără voia lor, Germanii au transportat un corp expediţionar numeros, cu armamentul portativ şi echipamentul greu, cu care de luptă, cu muniţii, cu aprovizionări.

Faptul esenţial care contează exclusiv pentru concluziunile noastre, este, că, la data actuală, aliaţii au renunţat definitiv la obiectivul iniţial pe care şi l-au propus şi anume asvârlirea Germanilor din Norvegia. Ei nu mai stăpânesc astăzi nici portul Narvik, singurul punct unde se mai putuseră menţine, după imense sacrificii de material, de oameni şi mai ales de prestigiu.

In concluziune, operaţiunea combinată germană din Norvegia, este o acţiune de război reuşită, cu toate că părea sortită insuccesului. Se impune ca astăzi să analizăm care sunt motivele care au adus succesul armatelor germane în această regiune şi pentru nevoile noastre, să ne dăm seama dacă într'adevăr principiile, pe care le cunoaştem asupra operaţiunilor combinate, au fost sau nu amendate de experienţa scandinavă.

Apare evident că analiza ansamblului acestor operaţiuni ne poate duce departe, dincolo de limitele pe care ni le putem impune în cadrul unui astfel de studiu. Dar vom căuta a limita sfera discuţiunilor noastre atât cât va fi nevoie pentru cercetarea ce ne propunem.

Desigur că informaţiunile ce posedăm astăzi sunt mult prea reduse ca să putem înşira cu preciziune faptele. Ne-am condus însă după indicaţiuni care nu par lipsite de importanţă şi din care vom căuta să tragem primele învăţăminte pe care le putem folosi.

La 9 Aprilie comunicatele anunţau hotărârea Consiliului Suprem Aliat de a întări blocusul coastelor scandinave, pentru a împiedeca trecerea transporturilor şi vaselor de război germane prin apele teritoriale norvegiene. In acest scop amiralităţile aliate au dispus, după cum am văzut, lansarea unor baraje de mine în aceste ape, astfel încât să se pună stavilă contrabandei de război.

Această măsură a provocat protestul guvernului Norvegian, dar justificarea adusă de aliaţi acestor măsuri, dădea intervenţiei lor o deosebită gravitate. Trebue să înţelegem prin asta că aliaţii luau iniţiativa operaţiunilor în Norvegia? Aşa s'ar fi părut din primul moment şi aşa anunţa pe toate căile, propaganda aliată. Totuşi în felul cum s'au petrecut evenimentele ulterioare, a rezultat foarte clar că aliaţii nu s'au aşteptat că gestul lor va antrena o puternică reacţiune germană.

Ori dacă luau iniţiativa operaţiunilor, trebuiau să fie în măsură să o menţină.

In aceiaşi noapte, la orele 4,30 dimineaţa, ministrul germaniei la Oslo a anunţat Ministerului Afacerilor Străine norvegiene că, faţă de călcările de neutralitatea Norvegiei făcute de Aliaţi, Germania a luat hotărîrea de a ocupa Norvegia pentru a o feri de o agresiune acestora.

In aceiaşi zi trupele germane pătrundeau pe cale terestră, aeriană şi navală în Danemarca. Ocuparea ţări care s'a efectuat numai în câteva ore, s'a executat

— S'a sunat masa: ea se ia la posturile de luptă.

după un plan minuţios pregătit, aducând astfel Germaniei o poziţie strategică foarte avantajoasă în acţiunea sa contra Norvegiei şi excelente baze pentru viitoarele operaţiuni în Marea Nordului.

Dar efortul principal german se îndrepta în acest timp contra Norvegiei. In primele ore ale dimineţii flota germană încerca să pătrundă în fiordul Oslo şi, către amiază, posturile de radio germane anunţau că trupele Reichului au ocupat toate punctele importante pe coasta Norvegiană: Stavanger, Bergen, Tronheim, Narvik. Forţele terestre şi navale norvegiene au tentat oarecare rezistenţă, dominate însă cu uşurinţă de inaintarea germană.

In scurtă vreme comunicatele aliate, discursurile în parlamentul britanic şi comentariile opiniei publice anunţau sau lăsau să se înţeleagă o mare bătălie navală ce va avea loc pe coastele scandinave sau în Skager-Rack... In realitate aşteptările tuturor au fost zadarnice: în locul flotelor anunţate, nu au intervenit decât reacţiuni firave... câteva distrugătoare scufundate de o parte şi de alta, iar actele de eroism ale echipajelor distrugătoarelor britanice s'au consumat fără un rezultat practic. Bătălia navală anunţată nu a avut loc nici pe coasta scandinavă nici în strâmtorile daneze. Aliaţii s'au mărginit a lansa baraje de mine sau chiar mine izolate în strâmtori, declarând că prin aceasta comunicaţiile corpului expediţionar german în Norvegia sunt tăiate... Omenirea întreagă, cu respiraţia oprită, aştepta să primească vestea că flota germană a fost distrusă şi că corpul expediţionar a fost spulberat. Realitatea era cu totul alta.

Germanii au continuat să-şi trimită trupe, să-şi întărească corpul expediţionar şi să-l aprovizioneze pe calea mării şi a aerului. Nici o intervenţie a flotei aliate, în afară de cuirasatul *Warspite* susţinând o diviziune de distrugătoare în baia Narvik, nu s'a produs: omenirea era decepţionată şi pentru prima oară greaua situaţie în care se aflau Franţa şi Marea Britanie a început să apară cu claritate.

Care putea fi cauza pentru care grosul flotei britanice nu a părut într'o acţiune în care nu numai prestigiul, ci şi securitatea Marei Britanii erau — pentru prima dată, direct angajate? Nu putem admite că această neintervenţie nu a avut motive puternice.

Dacă luăm în considerare atitudinea Angliei în acest război, vedem că această ţară a dus, pe lângă acţiunea militară imediată şi o politică mondială; Anglia nu putea renunţa la rolul ei pe continent, chiar dacă interesele ei în Marea Nordului erau întrucâtva ameninţată. Intr'adevăr atitudinea Italiei, mare putere maritimă, care ameninţa în Mediterana cele mai sensibile puncte ale liniilor imperiale britanice, făceau necesară prezenţa unor importante forţe navale în această mare. Din punct de vedere maritim — în cazul intrării Italiei în război — aceasta devinea adversarul principal.

In al doilea rând se contura la orizont posibilitatea ocupării Olandei de către Germani. Precedentul fusese creiat şi nimeni nu mai putea garanta că acest fapt nu se va produce.

Această perspectivă făcea să se nască o problemă a coloniilor olandeze, în speţă a Indiilor Neerlandeze. Ştim că aceste colonii sunt formate dintr'un arhipelag orientat dela Est la Vest, formând o serie de bariere care comandă toate comunicaţiile dintre Japonia, Australia şi India. Este Mediterana Extremului Orient, este a doua cheie a globului. Aci se încrucişează interesele imperiului britanic, ale Japoniei, ale Statelor Unite şi chiar ale Rusiei. Este sigur că Marea Britanie nu putea să ignoreze acest pericol. Cum forţele navale ale statelor cointeresate în această succesiune erau importante, pare normal ca o parte din principalele unităţi navale britanice să fi fost atrase poate în această regiune a globului.

Iată deci că Marea Britanie, având de jucat un rol mondial, având obligaţiuni faţă de dominioane, este sclava puterii sale şi nu a avut libertatea de acţiune necesară pentru a putea face faţă pericolului care se desemna în Scandinavia. Credem că aceasta ar fi o explicaţie a neintervenţiei grosului flotei britanice contra forţelor uşoare germane care făceau protecţia corpului expediţionar destinat Norvegiei.

Se mai poate admite că neintervenţia flotei britanice şi-ar avea explicaţia şi în eficacitatea acţiunei aviaţiei germane. Suntem convinşi că neintervenţia britanică nu ar fi întârziat, dacă flota engleză nu ar fi fost expusă la grele riscuri. Găsim confirmarea acestei supoziţii într'un fragment dintr'un discurs al Domnului Churchill, care declară că „diversiunea" încercată de Germani pentru a atrage flota britanică pe coastele scandinave nu a reuşit. Secretul operaţiunilor împiedeca dealtfel să se declare unde se află escadrele engleze.

Câteva angajamente între grupări izolate au avut loc, însă ele nu au condus decât la verificarea faptului că nouile unităţi germane s'au dovedit superioare celor britanice, din punct de vedere al vitezei şi al ţinutei la mare rea, creind astfel un nou element de surpriză.

O primă concluzie pe care o putem trage din acest aspect al iniţieri acţiunii germane în contra Norvegiei este că, departe de a fi o întreprindere riscată şi nechibzuită, această operaţie a ţinut seama de servituţile grele ale flotei britanice. Din punct de vedere strategic Germanii îşi asiguraseră libertatea de acţiune prin imobilizarea unei părţi din flota britanică în alte părţi ale globului, iar din punct de vedere tactic libertatea de acţiune a fost realizată prin surpriza acţiunii şi prin utilizarea condiţiunilor meteorologice speciale. De asemenea ei au explorat toată Marea Nordului şi au bombardat forţele aeriene şi navale britanice din bazele engleze, pentru ale face indisponibile.

Departe de a fi o operaţiune riscată, debarcarea în Norvegia a fost o acţiune magistral concepută, a cărei libertate de acţiune a fost rezolvită şi pe planul strategiç şi pe cel tactic. In momentul plecării lor, din baze, Germanii ştiau că sunt toate şansele pentru ca flota britanică să nu poată interveni la vreme şi

prin aceasta îşi aveau asigurat controlul temporar şi local al căilor de comunicaţie.

După angajarea operaţiunilor germanii erau expuşi reacţiunii aliate, care se putea prezinta sub următoarele forme:

— atacul căilor de comunicaţii maritime prin forţe navale;

— bombardamente aeriene;

— debarcări de trupe terestre, în scop de a combate înaintarea germană.

Atacul căilor de comunicaţii nu se putea produce cu forţe importante pentrucă am văzut că, — dacă flota britanică ar fi fost disponibilă — ar fi putut interveni dela început, când momentul era mult mai favorabil. Aceste atacuri s'au produs, însă numai cu forţe uşoare, distrugătoare şi submarine, al căror rezultat nu a adus efecte importante asupra ansamblului operaţiunilor.

O altă formă de atac a acestor căi de comunicaţii au fost barajele de mine, lansate în strâmtorile daneze. Fundul e minabil peste tot locul în această regiune. Este probabil că aceste minări nu au putut fi masive din cauză că navele de suprafaţă aliate nu se puteau risca cu uşurinţă în această zonă complet dominată de germani. Este probabil că s'au făcut minări numai cu submarine, a căror capacitate în astfel de arme este limitată. Deci minări pe o scară mică, cu puţine şanse de a obţine efecte apreciabile, în afara faptului că obligau pe germani să întreţină drumuri dragate. Ni se pare curios că Aliaţii au susţinut că prin aceste minări comunicaţiile germane vor fi complet întrerupte, căci ştiut este că un baraj de mine nesprijinit de artilerie de coastă şi de forţe navale este ineficace.

A doua formă de reacţiune aliată au fost operaţiile aeriene. Nu puteam să nu admirăm technica şi întrepiditatea aviatorilor britanici cari, operând la circa 800 mile de bazele lor, au desfăşurat o neîncetată activitate asupra bazelor aeriene, navale şi comunicaţiilor germane din Norvegia.

Trebue să ţinem seama că, în aceste operaţiuni, englezii erau serios handicapaţi de aviaţia germană care îşi avea bazele în apropiere şi domina întreaga regiune. Astfel se explică sprijinul pe care forţele navale germane l-au avut dela aviaţia lor, în timp ce intervenţia aviaţiei britanice se făcea sporadic şi cu formaţiuni mai puţin numeroase. Aviaţia de vânătoare britanică dela uscat nu a putut lucra pentru protecţia forţelor navale aliate pe coastele norvegiene. Raza ei de acţiune nu i-a permis să acţioneze la distanţe atât de mari de bazele sale şi singură aviaţia depe navele port-avion a putut lucra, cu toate riscurile care se întrevedeau pentru aceste nave, în această zonă.

Conchidem că acţiunea aeriană britanică a fost foarte activă, dar — din cauza dificultăţilor întâmpinate şi a distanţelor la care trebuia să lucreze — nu a obţinut decât rezultate minore, care nu au influenţat ansamblul operaţiunilor din Norvegia şi nu au reuşit să împiedice lucrul aviaţiei germane.

In ce priveşte debarcările de trupe aliate trebue să ţinem seama că aceleaşi condiţiuni care se cereau germanilor, la începutul operaţiunilor, deveneau acum obligatorii pentru aliaţi.

Astfel ei trebuiau să-şi asigure *superioritatea navală şi aeriană* în zona pe care o aveau să o aleagă pentru debarcare. Acest lucru nu mai era uşor, îndată ce trupele Reichului puseseră stăpânire pe toate punctele tari ale coastei norvegiene.

Atacul trebuia dat într'un *punct sensibil al coastei inamice*, care să aibe căi de comunicaţie bune, conducând spre centre vitale din teritoriul inamic. Acesta e principiul. Dar aplicaţia lui devine foarte grea dacă nu se realizează prin surprindere. Ori de surprindere nu mai putea fi vorba aci. Germanii, cari se instalaseră cu câteva zile înainte în aceste puncte se aşteptau la reacţiunea franco-britanică şi se pregătiseră să o primească.

Camuflarea perfectă a unei nave de luptă fluvial.

Astfel încât *Aliaţii nu au mai debarcat unde au vrut ci unde au putut*, adică în puncte cât mai depărtate de bazele germane, cât mai ferite de acţiunea submarină şi cât mai uşor de apărat din punct de vedere antiaerian. Condiţiunile erau atât de grele încât — oricât s'ar părea paradoxal — mai mult principii defensive au prezentat la alegerea punctelor de debarcare.

Nici o comunicaţie importantă nu conducea spre centrele vitale ale Norvegiei. Punctele alese — în speţă Namsos şi Andalsness — sunt cele care puteau oferi oarecare adăpost şi constitui o bază navală improvizată. Aşa, încât, din toate punctele de vedere, locurile alese pentru debarcarea aliaţilor în Norvegia nu corespundeau principiilor ce se ţin de obiceiu în seamă în operaţiunile combinate.

Numai operaţiunile dela Narvik, unde atacul aliaţilor s'a produs cu o vigoare deosebită, a constituit o mai serioasă ameninţare a poziţiilor germane în Norvegia, prin faptul că punea stăpânire pe centrul realmente vital: minele de fier, de care Germania avea absolută nevoie şi care au constituit unul din principalele obiective ale Reichului în expediţia scandinavă.

Dar nu numai din punct de vedere al punctului de aplicaţie al loviturei ar părea criticabilă acţiunea aliată din Norvegia. Ea lasă de dorit şi din punct de vedere al momentului ales pentru debarcare.

Intr'adevăr, spuneam la început, că o asemenea operaţiune nu are şanse de succes decât dacă se realizează surpriza. Aci nu mai putea fi vorba de surpriză, dacă atacul aliat se putea produce în atât de scurtă vreme după cel german, încât trupele naţional-socialiste să nu aibă timpul să ocupe toate centrele importante: noduri de comunicaţii, aerodromurilor şi mai ales să nu aibă răgaz să aducă efective importante.

Ori nici această condiţiune nu a fost împlinită. Dela debarcarea germană şi până la reacţiunea aliată au trecut 6 zile în cursul cărora Germanii nu au întâlnit în cale decât slaba rezistenţă, a garnizoanelor de pace norvegiene şi au putut, aproape în toată voia, să ocupe nodurile vitale pe care le socoteau necesare pentru a zădărnici reacţia franco-britanică pe care o prevedeau. Ca să obţină un succes, aliaţii trebuiau să fi depăşit pe ger-

mani în viteză. Aceasta cu atât mai mult cu cât se părea că — încă de pe vremea războiului ruso-finlandez — se pregătise un corp expediţionar aliat destinat să vină în ajutorul Finlandei prin Norvegia. Timpul pierdut, aşteptându-se cererea de intervenţie a Norvegiei, apoi consiliile nenumărate, constituirea corpului expediţionar, dotarea lui cu echipamentul adecvat luptei în munţi şi regiunile înzăpezite, inspecţiile tuturor şefilor, au produs întârzieri care au fost speculate cu pricepere de trupele naţional-socialiste.

Astfel că şi din punct de vedere al timpului, se pare că reacţiunea aliată a fost în defect.

In ce priveşte ritmul transporturilor trebue să ţinem socoteală că situaţiunea franco-britanicilor era dintre cele mai grele. Aviaţia germană domina nu numai coastele Norvegiei ci şi Marea Nordului, astfel încât transporturile de trupe aliate pe care Germanii le aşteptau — puteau fi descoperite şi atacate de aviaţia de bombardament înainte de a fi ajuns la destinaţie. Acelaşi lucru se poate spune despre activitatea submarinelor germane care puteau să ameninţe transporturile britanice. Astfel încât transporturile în timpul zilei erau foarte ameninţate şi trebuia neapărat să se profite de întuneric pentru a se traversa anumite zone, în special cele din apropierea coastei scandinave. Această dificultate nu era făcută să urgenteze transporturile: consideraţiuni de siguranţă, escorta navală, escorta aeriană, distanţa mare de parcurs, dincolo de durata unei nopţi. Prin urmare reacţiunea aliată nu putea avea pretenţiunea de a realiza discreţiunea şi de aci trebuia să se compenseze acest inconvenient cu o serie întreagă de măsuri complimentare.

Aceasstă grea situaţiune a avut repercursiuni şi în alte domenii. Intr'adevăr nu se putea pretinde trimiterea unui grup numeros de vase — din care multe ar fi fost încete — pentru a se debarca dintr'odată mari unităţi constituite. Ne dăm seamă ce convoiu impresionant ar fi trebuit pentru transportul unei singure divizii moderne, cu trăsuri cu echipament şi care de luptă, prevăzute cu escorta corespunzătoare de nave de război. Astfel încât pare probabil că s'a ajuns, cele mai dese ori, la soluţia transporturilor cu nave rapide izolate. Această soluţie avea inconvenientul că trupele ajungeau în zona de debarcare pe rând şi se uzau succesiv.

Trebue să ţinem seama de faptul că pericolul bombardamentelor aeriene, al atacurilor cu torpila ale submarinelor şi al minelor, făcea ca viaţa trupelor să fie expusă. Din această cauză numărul oamenilor ambarcaţi pe fiecare vas de transport era limitat — după capacitatea bărcilor de salvare — trupele erau prevăzute cu echipamentul individual de salvare, tot lucruri menite să reducă capacitatea de transport, deci ritmul debarcării. In concluzie, *din puct de vedere al timpului, reacţiunea aliată s'a produs târziu şi prin eforturi succesive*, astfel încât nu s'a putut realiza acea lovitură puternică necesară pentru a sdrobi dela început rezistenţa germană. Din contră, din cauza ajutoarelor pe care le primeau mereu, iniţiativa a fost tot timpul de partea Germanilor, iar franco-britanicii se menţineau cu dificultate pe poziţiile pe care le ocupaseră la început.

Cum acelaşi lucru se petrece şi în regiunea Narvik unde aliaţii nu au reuşit să lichideze dela început slabele efective germane care rezistau cu îndârjire pe înălţimile care domină acea regiune. Pe măsură ce trecea timpul, avioanele Reichului au adus întăriri astfel încât, până la urmă, Aliaţii au fost nevoiţi să abandoneze mare parte din materialul cu care veniseră şi să evacueze şi această regiune.

Cu aceasta a luat sfârşit bătălia din Norvegia, victoria rămânând definitiv de partea Germanilor. Din toate sacrificiile făcute de Aliaţi în oameni, în materiale, în nave, în energii, sub clima aspră a cercului polar nu au rămas decât mormane de cadavre şi dăre de sânge, care au înroşit zăpada luminată de zorile plumburii ale aurorii boreale; dar pierderile simţitoare impuse flotei germane au compensat, într'o mică măsură, aceste sacrificii.

In concluzie generală bătălia din Norvegia oferă două aspecte. De o parte acţiunea germană, care după cum am văzut, a respectat toate principiile: libertate de acţiune asigurată, loviturile date în toate centrele vitale ale inamicului, acţiunea dusă cu repeziciune şi cu lovituri puternice, realizând surpriza dela început până la sfârşit: *surpriza ca timp, surpriza ca loc, surpriza ca procedee.*

De cealaltă parte acţiunea aliată tardivă, cu jumătăţi de măsură, complect dominată de superioritatea germană, având de învins dificultăţi enorme, totdeauna depăşită de evenimente. Suntem de părere că Inaltul Comandament Aliat era conştient de situaţia în care se găsea şi este probabil că nu a întreprins acţiunea din Norvegia decât ca un sacrificiu consimţit, pentru a satisface un principiu politic şi anume de a nu lăsa fără asistenţă un stat care se pusese sub protecţia sa. In linii mari, acţiunea germană pentru punerea în stăpânire a litoralului de Nord al Europei, este aplicarea clasică a *luptei pentru câştigarea unei mai bune poziţii* strategice. Spre deosebire de conducătorii din 1914, Germania de astăzi a înţeles că o marină mică, dar dotată cu aviaţie puternică şi mai ales sprijinită pe baze puternice, poate spera cele mai mari rezultate.

Acest adevăr atât de evident, a fost continuu şi puternic aplicat în acest război. In acelaşi mod s'a procedat şi în Mediterana, unde cucerirea succesivă a Jugoslaviei, a Greciei, a Cretei, nu sunt decât etapele aceleiaşi ocupări de baze strategice navale, pe coastele litoralului dalmat şi grecesc.

Tot atât de clasic a fost aplicat acest sistem de japonezi, cari au cucerit succesiv litoralul asiatic şi insulele care comandă comunicaţiile maritime din Pacific.

Vedem deci că, în acest război, prima grijă a beligeranţilor este de a ocupa poziţii strategice dominante. Anglia şi aliaţii săi au încercat şi ei să profite de această lecţie, dar totdeauna prea târziu. In aceasta ordine găsim încercările de debarcare dela Narvik, Dieppe, Madagascar, precum şi debarcările americane din insulele Samoa.

In general aproape toate aceste operaţiuni nu au avut ssucces, pentrucă erau executate prea târziu şi nu realizau condiţia esenţială a reuşitei unor asemenea operaţii — reuşita.

3. — *Operaţiunile navale*

Am arătat mai înainte că, în afară de acţiunea aeriană şi cea submarină, Amiralitatea germană a organizat atacul traficului comercial aliat şi cu vase de suprafaţă.

Este de relevat faptul că concepţiunea acestui fel de război figura de mult în planurile Inaltului Comandament German. Deducem aceasta din faptul că construcţia celebrelor cuirasate de buzunar — Pocket

Intr'adevăr aceste vase, de 10.000 tone, figurau în battleship — se inspiră tocmai din această concepţie.

lista construcţiilor navale executate sub imperiul clauzelor tratatului dela Versailles. Vasele de acelaşi tip construite de celelalte state, conform prevederilor tratatului, nu aveau armament superior lui 203 mm. în timp ce cuirasatul german avea 6 tunuri de 280 mm. fiind astfel superior ca putere tuturor crucişetoarelor de acelaşi tip.

In acelaş timp vasul german este mişcat prin motoare Diesel, care dau o rază de acţiune de 10.000 mile şi o viteză maximă de 26 noduri.

Astfel încât vasele germane de acest tip au posibilitatea să străbată distanţe enorme fără reaprovizionarea combustibilului, datorită motoarelor Diesel şi sunt capabile să opereze la mari depărtări, In acelaşi timp sunt superioare ca viteză majorităţii cuirasatelor existente.

Aşa încât, pentru a combate aceste nave, trebuiau vase cu armament superior şi viteză mai mare: crucişetoarele existente erau inferioare ca armament, iar cuirasatele nu aveau viteză suficientă. *Numai cinci nave din toate escadrele francă-britanice, îndeplineau condiţia de a avea armament şi viteza superioară acestui cuirasat de buzunar:* în primul rând *Hood* cu 42.000 tone, apoi *Renown* şi *Repulse*. *Dunkerque şi Strassbourg* care au fost special construite pentru a combate aceste tipuri speciale de crucişetoare.

Dacă acum ne imaginăm că unul din aceste cuirasate se afla, la data declarării războiului, în afara Mării Nordului, sau a putut scăpa ulterior prin sistemul de supraveghere aliat, ne putem închipui ce ameninţare constituia pentru liniile de comunicaţii maritime britanice. Intr'adevăr convoaiele escortate de distrugătoare şi vase uşoare, contra acţiunii submarine, nu prezintau nici o siguranţă în cazul când un asemenea atacator s'ar fi prezentat. De unde rezulta nevoia a se da în escorta convoaielor şi vase cuirasate, ceiace ar fi dus la o fracţionare a escadrelor din metropolă.

La primirea veştii că un vas de tipul „Deutschland" se află în Oceanul Atlantic, o serie de vase puternice au fost dislocate în diferite puncte, astfel încât să poată proceda la urmărirea şi distrugerea lui la prima alarmă! In realitate era vorba de „Graf von Spee", vas de acelaşi tip cu *Deutschland* însă de construcţie ulterioară, căci a fost terminat în 1936.

In dimineaţa de 13 Decembrie 1939, micul crucişetor britanic *„Ajax"* escorta vasul francez *„Formose"* în apele Atlanticului de Sud, în apropierea coastei Uruguaiului.

„Ajax" era vasul comandant al Diviziunei Atlanticului de Sud şi purta pavilionul Comandorului H. H. Harwood. Diviziunea era compusă din două crucişetoare de tip asemănător *„Ajax" şi „Achilles"* de câte 7.000 tone şi armate fiecare cu câte 6 tunuri de 152 mm.; al treilea vas al diviziunei era crucişetorul *„Exeter"*, de 8.300 tone, armat cu 8 tunuri de 203 mm. Toată diviziunea avea o viteză maximă omogenă de 32—34 noduri.

La un moment dat, comandantul diviziunei zăreşte în faţa sa, la orizont, suprastructura înaltă a cuirasatului german „Graf von Spee". El chemă imediat prin radio celelalte două crucişetoare ale sale, care se aflau sub orizont. In curând norii de fum ai acestora au fost vizibile.

„Graf von Spee" atacă cu tunul pasagerul „Formose" dar micul crucişetor britanic „Ajax" intervine şi începe un duel inegal între tunurile de 280 mm. ale lui „Spee" şi cele de 150 mm. ale lui „Ajax"; de foarte scurtă durată, de altfel, căci, în curând, intră în luptă „Exeter" şi „Achilles".

„Spee" se depărtează spre Sud, dar cele trei vase engleze îl încadrează dela primele salve şi măresc viteza, menţinând contactul. Când unul din ele era încadrat de focul german, se depărta, mascându-se prin norii de fum, pentru a se reîntoarce apoi la atac. „Spee" este nevoit să-şi împarte focul în două borduri, către urmăritorii săi care menţin contactul foarte strâns.

„Exeter" suferind de focul german, rămâne puţin în urmă, dar cele două crucişetoare uşoare urmăresc pe „Spee" cu asiduitate. Ajuns la traversul lui Punta del Este, la îmbucătura lui Rio dela Plata, „Spee" se îndreaptă întâi spre Sud Est, pentru a îmbunătăţi condiţiunile de tir, apoi întoarce spre Nord Vest şi intră în apele uruguaiene, refugiindu-se în portul Montevideo.

Acest glorios fapt de arme este o victorie categorică a crucişetoarelor uşoare britanice, în care îndrăzneala comandanţilor, antrenamentul echipajelor şi calitatea technică a materialului au adus un rezultat strălucit.

Evident, nu se cunosc încă toate detaliile acestei bătălii. Se pare că, dela primele salve, focul lui „Ajax" i-a demontat direcţiunea de tir, astfel încât precizia tragerii s'a resimţit. In acelaşi timp vasul german, menţinut continuu sub focul convergent al acestor trei crucişetoare trebuia să-şi împartă tirul. El nu putea acţiona decât contra doi adversari, astfel încât rămânea unul neocupat, care îşi conducea focul ca la poligon.

O altă pasionantă dramă a fost urmărirea omerică a cuirasatului german „Bismark" şi distrugerea lui după un parcurs de 1750 mile.

„Bismark" plecase din Bergen, împreună cu „Prinz Eugen", către sfârşitul lui Mai. Amiralitatea engleză informată de această plecare a dispus interceptarea lui. Intr'adevăr cuirasatul „Hood" şi crucişetoarele „Prince of Walles", „Norflok" şi „Suffolk" au reuşit să găsească vasele germane deşi timpul era foarte defavorabil, iar vizibilitatea era foarte redusă din cauza violentei furtuni de zăpadă.

Prima luptă are loc în zorii zilei între „Hood", „Prince of Walles" şi „Bismark". Vasul german a suferit câteva avarii şi se pare că s'ar fi înregistrat şi un incendiu la bord. O lovitură fericită în magaziile de muniţii aruncă însă pe „Hood" în aer şi astfel „Bismark" reuşeşte, pentru moment, să scape de urmăritorii săi, îndreptându-se cu viteza sensibil redusă, spre Sud, cu intenţiunea de a se adăposti într'unul din porturile franceze din Atlantic.

Dar mişcările sale au fost succesiv reperate de avioanele depe vasele engleze „Victorious" şi „Ark Royal". Pe baza informaţiilor acestora, Amiralitatea engleză concentrează pe drumul de retragere al vasului german cuirasatele „King George V", „Rodney", şi crucişetorul „Sheffield". A doua zi după amiază avioanele depe vasul P. A. „Ark Royal" atacă cu torpile în valuri succesive pe *Bismark*, reuşind să-i blocheze cârma.

In acelaşi timp mai multe distrugătoare engleze sunt trimise la locul luptei; primele sosesc distrugătoarele „Cossack", „Zulii" şi „Merlin". O torpilă lansată de „Cossack" loveşte pe „Bismark" în plin şi vasul german se opreşte. In restul zilei nu se mai atacă din cauza proastei vizibilităţi.

A treia zi dimineaţa, însfârşit, vasele grele engleze intră în luptă şi „Bismark" este scufundat la 450 mile de Brest.

* * *

In general constatăm că această fază a războiului actual este săracă în episoade ale unor lupte între grupări de nave de suprafaţă. Concluzia pe care o tragem

este că marinele mici, germană și italiană, nu pot spera într'o bătălie navală regulată cu flota Britanică, fiind în prea mare inferioritate.

Luptele navale de mai mare amploare, care se desfășoară în acest război, sunt cele duse în jurul convoaielor. Pentru străbaterea imenselor distanțe marine, vasele de comerț se grupează, după cum am văzut, în convoaie, sub protecția unor importante forțe navale, aeriene și submarine.

Evident, trecerea unor astfel de aglomerațiuni de vase, nu se poate face fără a fi observată de elementele de informații ale marinelor Axèi. Intră atunci în luptă submarinele și aviația de bombardament care hărțuiesc convoiul zile și nopți în șir, până îl reduc aproape de neant. Japonezii intervin în aceste atacuri chiar cu vase de suprafață astfel încât se ajunge în jurul convoaielor, la adevărate bătălii navale. Escadrele și flotilele de distrugătoare și submarine se succed neîntrerupt la atac, astfel încât bătălia ajunge să dureze mult mai mult decât eram obicinuiți să considerăm acțiunile navale în trecut. Rezultatul este că Anglia și aliații ei nu se mai pot reaproviziona decât prin convoaie escortate în forță și contând pe pierderi care ating până la 60% din totalul vaselor convoiului.

4. — *Acțiunea submarinelor Axei*

Am arătat la începutul discuțiunilor noastre că profitând de lecția primului război mondial, acțiunea submarinelor nu a mai fost dusă cu timiditate, ci s'a declanșat din primul moment o acțiune viguroasă și puternic susținută.

Rezultatele obținute au întrecut așteptările și tonajul scufundat de submarinele Axei este atât de mare încât pune țările anglo-saxone în fața unei dureroase probleme.

Tonajul scufundat până în prezent de marinele Axei este aproape dublul celui din primul război mondial. Se dă ca probabilă cifra de 24 milioane tone. Dacă ținem seama că tonajul total al globului era la începutul războiului, de 67 milioane tone, vedem că proporția pierderilor a trecut de 30%, adică mai mult decât s'a înregistrat vre-o dată în istorie.

Din acest total, cam 3 milioane de tine se datoresc Japoniei. Submarinele germane se înscriu cu aproape 12 milioane tone scufundate, ceiace dovedește că ele au rămas principala armă de combaterea transporturilor inamice.

Recordul lunar a fost atins în luna Septembrie 1943 cu cifra de 1.000.000 tone.

Vedem deci, că dacă în războiul trecut, submarinele germane erau pe punctul de a câștiga războiul, în războiul acesta rezultatele obținute de ele sunt mult mai mari.

5. — *Acțiunea aeriană*

Dar, pe lângă submarine, s'au obținut rezultate importante și datorită efectelor aviației. Inainte de a arăta rezultatele ei, ne vom permite a face câteva considerațiuni.

Acțiunea aeronauticei navale, a ajuns atât de necesară încât nu se mai poate concepe o acțiune navală fără cooperarea aviației. Dar, pentrucă această cooperare a fost greșit interpretată, ne vom permite a insista puțin asupra ei.

Fenomenele războiului actual constituesc o însemnată surpriză de criterii, după care putem judeca situația valorilor militare. Aceste fenomene care au sguduit atât de profund Europa, care au creiat atâtea răsturnări de situații, pun și pentru marinele diferitelor state o grea și emoționantă problemă: *aceia de a fi sau a nu fi.*

Efectul atacurilor aeriene germane asupra sistemului naval englez, au făcut ca multe păreri să se schimbe și prestigiul de forță invincibilă a celei mai puternice marine din lume să fie serios compromis. Sunt aici două păreri antagoniste.

Prima părere pune chestiunea astfel: față de activitatea neîntreruptă și aproape nestânjenită a aviației germane, flota engleză a rămas în baze, terorizată de pericolul bombardamentului aerian, sau paralizată de efectul lui.

Cu toată enorma superioritate de forțe navale, flota engleză nu și-a spus cuvântul, nici în Baltica, nici în Norvegia, nici în Mediterana.

Astfel încât se pare că, în zilele noastre pe de o parte marina nu-și mai poate îndeplini misiunea din cauza aviației, pe de altă parte superioritatea navàlă nu mai ajută cu nimic conducerea războiului. Concluzia care se impune: Marina nu mai este necesară. Ea și-a trăit epoca de eficacitate. Banii investiți în construcții de vase de război, sunt bani cheltuiți fără folos...

Dar să considerăm și părerea taberei adverse. In privința eficacității aviației contra vaselor de război ei răspund că acest lucru este departe de a fi verificat. Intr'adevăr, câte vase de război au fost scufundate de aviație până la data actuală? Foarte puține! Avariate au fost, nu le mai știm numărul, dar puține au fost distruse. Prin urmare nu este logică concluzia că eficacitatea aviației a paralizat complet acțiunea marinei; ea i-a modificat procedeele, a silit-o să-și adapteze materialul la nevoile apărării antiaeriene, dar nu a fost nici un moment complet împiedecată în acțiunea ei.

Atunci dece flota engleză nu a intervenit în Baltica, în Norvegia și nici acum nu se manifestă în Mediterana? Răspunsul lor este că această flotă nu a avut contra cui să intervie. Vasul mare de război nu dă randament și este handicapat în viesparele unde se află numai vase ușoare și repezi, submarine și aviație.

Dar departe de a fi paralizată, flota britanică este în orice moment în măsură să intervie, atunci când va veni momentul și când rezultatele vor putea compensa sacrificiile. De altfel, prin însăși existența ei, chiar fără lupte, această flotă și-a jucat rolul: ea a împiedecat timp de atâtea luni atacul insulelor britanice care ar fi fost un obiectiv prea ușor de cucerit pentru Germania, dacă nu ar fi existat marina de război engleză.

In acelaș timp această flotă a asigurat legăturile cu toate coloniile și dominioanele: în Extremul Orient, în Mediterana, în Pacific, în Canada, ea a fost peste tot prezentă și legătura Metropolei cu restul lumei nu a fost întreruptă.

In consecință flota britanică joacă astăzi cel mai mare rol din istorie și este departe de a fi perimată.

Este de reținut argumentarea prezentată de comisiunea britanică de apărarea Imperiului în controversa dintre cuirasate și aviație: „Dacă aveți dreptate, s'a răspuns partizanilor teoriei „totul pentru aviație" și noi construim cuirasate, nu vom pierde decât banii; dacă nu aveți dreptate și nu le construim, vom pierde Imperiul".

Față de aceste păreri opuse, care este adevărul? El rezultă din însăși realitatea faptelor; aviația are efecte decisive asupra vaselor de război, nu numai când ele nu sunt apărate. Aceste efecte pot merge până la

distrugere, dacă marina este pasivă şi mijloacele ei de apărare antiaeriană sunt inexistente.

De ce să admitem, însă că numai atacatorul are aviaţie? Dacă am baza raţionamentul nostru pe o asemenea premiză, ar însemna să ajungem la concluzii false. Fapt cert este că ambii adversari vor avea aviaţie, unul mai puternică, celălalt mai slabă. Dacă aceste forţe aeriene ar fi egale, ele s'ar echilibra şi efectul aerian asupra războiuui naval ar fi nul, sau aproape. In acest caz cel cu marina mai puternică ar avea toate şansele de izbândă.

Dar egalităţi perfecte nu au existat niciodată. Intotdeauna va fi unul mai tare şi altul mai slab. Dacă beligerantul cu marina puternică are şi superioritatea aeriană, atunci toate şansele sunt de partea lui.

Dacă este invers, adică cel cu marina mai puternică este mai slab din punct de vedere aviatic, atunci marina sa îşi va executa lucrul totuşi, însă sub reacţiunea forţelor aeriene inamice, care va fi egală cu diferenţa valorii celor două aviaţii.

Vedem deci că este greşit a se judeca problema aviaţiei contra marinei, căci nici odată lucrurile nu vor fi astfel.

Realitatea este că vom avea forţe aero-navale şi că va fi mai tare beligerantul al cărui complex aero-naval va fi superior adversarului.

Acest raţionament se aplică dealtfel şi armatelor terestre. Nici o armată nu ar putea învinge astăzi dacă nu ar fi dotată cu aviaţie. Ceva mai mult, este o condiţie indispensabilă, mai imperioasă ca la marină, ca o armată să aibe şi superioritatea aeriană dacă vrea să învingă. Exemplul armatei poloneze, a cărei activitate a fost paralizată din primele ore ale războiului de aviaţia germană, este destul de concludent.

Aceasta nu înseamnă că aviaţia a înlocuit armata de uscat. Din contră, aviaţia a completat acţiunea armatei terestre, dându-i posibilităţi de informare şi de acţiune prin foc la mare distanţă.

Aviaţia devenind o armă de putere considerabilă de foc, a deschis posibilitatea războiului rapid, a războiului fulger, unde toate rezistenţele sunt pulverizate dela primul contact, prin focul aviaţiei conjugat cu al carelor de luptă; iar armata pătrunde cu coloanele motorizate în teritoriul inamic, cu viteza unui tren accelerat, fără a se preocupa de rezistenţele locale sau de grija acoperirei flancurilor. Acest fel de război este rezultatul colaborării armonioase între două arme rapide. Pentru întâia oară armata terestră ia contact cu un element nou pentru dânsa: viteza.

Pentru întâia oară armata terestră, care până astăzi era dominată de frânarea tiranică a terenului, se emancipează de sub această tutelă: nu mai există obstacol în faţa căruia să se oprească. Cele mai formidabile fortificaţii sunt pulverizate de exploziile bombelor de avion şi ale artileriei de mare putere. Armata trece peste tot. Ochii uimiţi ai omenirii au constatat că armata germană a trecut, nu fără oprire, dar chiar fără ezitare, peste obstacole în care rezistenţa franceză îşi punea mari nădejdi. Mistica fortificaţiei, care a dominat lumea militară în ultimul deceniu a dispărut.

Colaborarea terestră a deschis o eră nouă. In contra focului, cu al cărui principiu ieşisem din primul război mondial, s'a descoperit o nouă armă: viteza. Ea este astăzi folosită la maximum: înaintarea fără oprire a unor formaţiuni blindate, până în spatele inamicului, până la centrele sale vitale, făcând să se prăbuşească tot edificiul defensiv al apărării. Aceste procedee, această nouă tactică nu erau posibile fără aviaţie, care şi-a mărit puterea de foc şi a perfecţionat sistemul de colaborare, antrenând în ritmul ei şi armata de uscat.

Procedeele de blindaj şi de mişcare ale armatei de uscat sunt în continuă perfecţionare. Cuirasele carelor de luptă germane au rezistat focului antitanc al francezilor şi credem permis a admite că blindajul se va perfecţiona din ce în ce, spre a se obţine care de luptă cu calităţi tactice din ce în ce mai ridicate.

Dar cuirasa din ce în ce mai groasă a carelor de luptă va antrena şi un spor de tonaj.

In acelaş timp armamentul carelor de luptă va spori şi vom asista poate, într'un viitor nu prea îndepărtat, la o întrecere între tun şi cuirasă, analog celei pe care o trăeşte marina de aproape 100 ani. Cine poate să afirme că, în câţiva ani, nu vom înregistra întâlniri de escadre cuirasate terestre, luptând în formaţiuni şi după principii deduse din arta navală?...

Toate aceste lucruri au fost posibile numai datorită aviaţiei, care poate să îmbrace cu foc zona de pătrundere a coloanelor terestre.

Prin urmare aviaţia a devenit un obiect de completare al armatei terestre atât de necesar, încât putem afirma că nu se mai poate concepe o acţiune militară fără colaborarea aeriană.

Dacă astfel stau lucrurile în ce priveşte armata de uscat, dece nu am admite aceleaşi concluziuni şi în privinţa armatei de apă?

Marina — şi vom înţelege printr'ânsa în special marinele mari — au fost surprinse în acest război de procedeele şi cantitatea aviaţiei Axei. Bombardamentul în picaj, atât de perfecţionat şi pus la punct de aviatorii Reichului, a fost o noutate pentru marina engleză, care întrebuinţa aeronautica după concepţia războiului 1918.

Arătăm mai jos rezultatele acţiunilor aviaţiei germane contra marinei britanice dela începutul războiului şi până la finele lunii Noembrie 1941:

Perioada	Vase de comerţ		Vase de război		
	Nr.	Tonajul	Numărul mici	Numărul mari	Tonajul
Până la 1 Mai 1940	67	181.071	3	33	21 300
Mai 1940	93	466.351	7	30	77.000
Iunie „	65	341.891	—	6	8.500
Iulie „	55	272.000	1	9	13.100
August „	21	66.221	—	3	1.800
Septembrie „	11	66.393	—	—	—
Octombrie „	11	44.212	—	1	600
Noembrie „	42	199.274	—	1	1.200
Decembrie „	13	43.873	—	—	—
Ianuarie 1941	23	87.971	1	1	5.300
Februarie „	39	181.096	—	4	1.800
Martie „	41	185.417	—	1	300
Aprilie „	132	585.916	4	3	17.000
Mai „	16	142.419	4	20	36.050
Iunie „	47	203.022	3	4	30.700
Iulie „	22	84.400	—	4	3.000
August „	38	192.037	—	—	—
Septembrie „	31	192.900	—	4	450
Octombrie „	40	168.100	—	—	—
Noembrie „	20	86.370	—	3	1.550
TOTAL . . .	827	3.787.934	23	127	219.350

Până la data actuală se atribue aviaţiei scufundări în valoare de circa 4 milioane tone.

Din el reese obligaţia ca orice marină să-şi verifice organizarea şi este probabil că se va ajunge la formula dotării ei cu o aviaţie mult mai numeroasă decât în trecut. Ca şi în războiul pe uscat, nu se va mai concepe acţiune fără cooperare aeriană, înţelegând prin aceasta atât informaţia, bombardamentul, cât şi torpilarea.

(Sfârşitul în pag. 73)

Istoricul

II

Navigaţiei Fluviale Române

Dela înfiinţare, până la 31 Martie 1943

de
Lt. COSTEL COŞEREANU
Căpitan de Cursă Lungă

Parcul de vase sporit treptat, astfel că la începutul anului 1901 Serviciul Navigaţiei Fluviale Române are următoarele vase :

13 vapoare de călători cu o putere de 3.360 H. P.
11 remorchere cu o putere de 5.350 H. P.
53 şlepuri cu o capacitate totală de 31.954 tone încărcământ
9 tancuri cu o capacitate totală de 3.354 tone încărcământ
şi agenţii în următoarele porturi :

1. Sulina
2. Tulcea
3. Isaccea
4. Galaţi
5. Brăila
6. Măcin
7. Gura Ialomiţei
8. Hârşova
9. Cernavodă
10. Călăraşi
11. Silistra
12. Ostrov
13. Oltenița
14. Giurgiu
15. Rusciuk
16. Şiştov
17. Zimnicea
18. Turnu-Măgurele
19. Nicopoli
20. Samovid
21. Corabia
22. Rahova
23. Bechet
24. Lom-Palanca
25. Calafat
26. Vidin
27. Cetatea
28. Turnu-Severin
29. Belgrad

In tabelul de mai jos se vede traficul de mărfuri — predări şi primiri — în porturile Bulgare, în anul 1901—1902.

Porturile	Predările în tone	Primiri în tone
Silistra	242,14.—	546,44.—
Rusciuk	280,34.—	1.636,55.—
Şiştov	55,82.—	820,20.—
Nicopole	—	90,78.—
Samovid	44,18.—	233,29.—
Rahova	16,56.—	560,47.—
Lom-Palanca	468,15.—	299,22.—
Vidin	73,73.—	304,54.—
Total . . .	1.078,95.—	4.491,49.—

Tabelul redă clar că exportul în Bulgaria făcut cu vasele N. F. R. în anul 1901—1902 este de peste 4 ori mai mare decât importul.

Datele de ma isus demonstrează, — odată mai mult, — că navigaţia unui stat este pusă în slujba desvoltării ei comercială, mai ales pe tărâm internaţional.

*
* *

La 1 Aprilie 1901 N. F. R. prin desvoltarea pe care a luat-o în zece ani şi jumătate dela înfiinţarea sa, şi-a depăşit cu mult menirea ce-i fusese hărăzită de art. I din Legea de înfiinţare, şi anume :

„...serviciul special de transporturi pe apă în folosinţa Regiei Monopolurilor Statului", devenind un serviciu propriu zis de navigaţie pe Dunăre care nu-şi mai avea rostul sub administraţia Regiei, şi pentru care motiv este trecut sub controlul Ministerului Lucrărilor Publice, ca serviciu aparte în Direcţia Serviciilor Hidraulice.

Directorul Serviciului N. F. R. rămâne în continuare Inginerul Nicolae P. Ştefănescu.

In 1904 se achiziţionează emorcherul „Cerna" construit la Amsterdam în 1903.

Se amenajează în Şantierul Turnu-Severin în 1906, şlepul N. F. R. 785, în şlep-motor.

In anul 1906 se încheie o convenţie cu Căile Ferate Bulgare graţie cărei N. F. R. efectuiază de acum înainte şi transpoturile de colete destinate porturilor şi oraşelor bulgăreşti depe Dunăre.

In anul 1908 se reorganizează Ministerul Lucrărilor Publice şi ia fiinţă Direcţiunea Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, având ca Director General pe Inginerul Anghel Saligny. Această Direcţiune Generală întruneşte toate serviciile în legătură cu activitatea portuară românească, iar N. F. R. face parte dintr'ânsa ca una din Direcţiuni aşa că dela această dată Serviciul Navigaţiei Fluviale Române devine : „Direcţiunea Navigaţiei Fluviale Române".

Dela 1901 la 1910, N. F. R. este în continuă desvoltare achiziţionându-se şi construindu-se noui vase, astfel că la 31 Martie 1910 capitalul învestit este de circa 12.000.000 Lei aur, iar parcul se compune din :

10 vapoare de călători cu o putere de 3.110 H. P.
11 remorchere cu o putere de 5.180 H. P.
98 şlepuri cu o capacitate de 59.172 tone încărcământ
12 tancuri cu o capacitate de 5.490 tone încăcământ

Pentru a se vedea rezultatul material al exploatărei acestor vase, dau mai jos un tabel comparativ în Lei al veniturilor şi cheltuelilor N. F. R. între 1 Aprilie 1901 şi 31 Martie 1910.

Exercitiul financiar	Venituri	Cheltuieli	Excedente	Deficite
1901/02	1.626.283,28	1.647.495,19	—	21.211,91
1902/03	1.507.862,70	1,477.660,30	30.199.40	—
1903/04	1.798.364,60	1.602 633.47	195.731,12	—
1904/05	1.984.913,34	1 763.613,41	221.299,93	—
1905/06	2.428.353,73	2.010.488,01	417.865,72	—
1906/07	2.617.944,17	2.031.096,95	586.847,22	—
1907/08	3.402 661,38	2.544.040,24	858 621.14	—
1908/09	2.772.967,17	2.603.056,38	79.911,79	—
1909/10	3.650.830,86	3.018 695,15	631.895.71	—

Cu titlu informativ dau cantitățile de mărfuri transportate cu cursa tarif Galați — Turnu Severin în anii 1904 și 1905 :

Anul	Cantitatea în tone la cursa în amonte	Cantitatea în toue la cursa în aval	Total
1904	28.925,379	12.194,744	41.120,223
1905	34.866,639	21.173,509	56.041,148

pentru a se vedea desvoltarea pe care a căpătat-o într'un singur an, — circa 35% în plus, — traficul de mărfuri pe Dunărea românească, făcut cu vasele românești.

Prin legea din 28 Mai 1905, se hotărăște că la sfârșitul fiecărui exercițiu bugetar, să se verse 3% din costul vaselor, la Casa de Depuneri, pentru a se creia nu fond care să servească la construirea sau la cumpărarea de vase noui.

Astfel, la 31 Martie 1910, N. F. R. din totalul excedentelor de 3.001.402,12 Lei aur, are depus pentru noui construcții suma de 1.309.461 Lei aur iar restul de 1.691.938,81 Lei, a fost vărsat la Stat ca excedente bugetare anuale.

Cifrele de mai sus, și cele ce urmează până la 1911, sunt extrase din expunerea de motive la proiectul de buget al Statului Român, pe anul 1910/1911.

La această dată, pe Dunăre sunt șase societăți de navigație, din cari, cinci sunt societăți particulare, și anume:

Societatea Austriacă (D. D. S. G.);
Societatea Sud-Germană (S. D. D. G.);
Societatea Ungară (M. F. T. R.);
Societatea Rusă;
Societatea Sârbă ;
iar a șasea este o Direcțiune de stat : N. F. R.

In afară de acestea, mai sunt alte multe societăți particulare și vase aparținând diverșilor armatori, cari însă nu fac transporturi regulate, ci efectuiază doar transporturi ocazionale, pe diverse porțiuni de Dunăre.

Din societățile de mai sus, numai primele trei și N. F. R. fac transporturi pe toată Dunărea și afluenții săi, dela Sulina la Regensbunrg, pe câtă vreme, societatea Rusă lucrează numai între Sulina și Belgrad, iar cea Sârbă numai înte Radujevatz și Viena.

Făcând o comparație între excedentele pe anul 1909/1910 raportate la capacitatea vaselor de transport, se găsesc următoarele cifre :

Societatea	Excedentul în moneda respectivă	Excedentul în Lei	Tonajul șlepurilor	Excedentul raportat la tona capacitate
D.D.S.G.	3.645 104,88 coroane austrouugare	3.827,360,13	442,249	8,65 Lei pe tonă
M.F.T.R.	1.197.174,24 coroane austroungare	1.257.032,13	139.176	9,03 Lei pe tonă
S.D.D G.	487.422,91 mărci germane	611.788,64	63.773	9,60 Lei pe tonă
N.F.R.	—	631.839,71	59.172	10,68 Lei pe tonă

Reese din tabelul de mai sus, că Navigația Fluvială Română a dat în exercițiul bugetar 1909/1910 rezultate mai bune decât toate societățile străine concurente.

Raportând aceleași excedente la numărul de cai putere ai vaselor de călători, cari, în proporția / este.

La D. D. S. G. 22,2% din tonajul șlepurilor
La M. F. T. R. 24,6% din tonajul șlepurilor
La N. F. R. 19,3% din tonajul șlepurilor
(S. D. D. G.) nu are vase de pasageri)

și făcând proporția excedent/tonaj înmulțit cu : 0,222 la D. D. S. G., 0,246 la M. F. T. R., și 0,193 la N. F. R., rezultatele sunt aproape aceleași, menținându-se locul întâi pentru N. F. R.

Făcând o aceiași comparație pe ultimii cinci ani (1905/1910) se găsește că excedentele raportate la tona capacitate de șlep, au rezultatele următoare :

D. D. S. G. Lei 8,65 de tonă
M. F. T. R. Lei 6,43 de tonă
S. D. D. G. Lei 10,37 de tonă
N. F. R. Lei 9,68 de tonă

în care N. F. R.-ul are locul II. Aceasta se datorește faptului că S. D. D. G. nu are vase de pasageri, și, — este lucru bine știut — vasele de pasageri, dacă nu dau deficite, în cazul cel mai bun, abia își acoperă cheltuelile.

In anul 1909 , N. F. R. a transportat pe Dunăre cu vasele sale, 310.000 tone de mărfuri. Raportând această cifră la tonajul șlepurilor, se găsește 5,24 tone de marfă pentru fiecare tonă de șlep.

Comparând cantitățile de mărfuri colete transportate între Sulina și Turnu-Severin (inclusiv porturile bulgărești din această porțiune) se găsește că în 1909 N. F. R. a transportat 109.280 tone, pe când societățile D. D. S. G., M. F. T. R. și Rusă, — singurele cari mai fac ca și N. F. R. serviciul regulat de mărfuri colete pe această porțiune de Dunăre, — au transportat la un loc 73.100 tone.

Se vede din această comparație că N. F. R. a transportat 59% din traficul pe Dunăre în această regiune, iar celelalte societăți de navigație străine, la un loc, numai 41%.

Privind datele de mai sus, se poate trage concluzia că N. F. R. după apoape douăzeci ani dela înființare, a reușit să obțină majoritatea transporturilor pe Dunărea de Jos, înlocuind astfel societățile străine de navigație a căror vechime și capital învestit sunt cu mult superioare, și realizând vechiul deziderat național ca pe Dunărea Românească, navigația să fie făcută cu vase românești.

* * *

După zece ani de funcționare la Ministerul Lucrărilor Publice, — în 1911, — Direcțiunea Navigațiunei Fluviale Române atinge o activitate remarcabilă. Din tabelul ce urmează, se vede în cifre, diferența de trafic între 1901 și 1911 :

Anul	Trafic de călători	Trafic local de coleiărie	Trafic CFR-NFR	Trafic combinat cu DDSG	Trafic în șlepuri complete
1901	277.910	34.668 tone	13.794 t.	1 088 t.	116.942 tone
1911	384.215	102.505 tone	67.397 t.	7.951 t.	247.445 tăne
Spor %	38 %	195 %	390 %	596 %	112 %

Comparând datele, se observă că cel mai mare spor îl are traficul combinat cu D. D. S. G., ceiace îndreptăţeşte Direcţiunea N. F. R. ca la 1909, când convenţia cu numita societate expiră, să fie prelungită în aceleaşi condiţii pe un nou termen de zece ani.

In acelaş timp, şi pentru acelaş motiv, rămâne în vigoare convenţia de trafic combinat cu C. F. R.

Se construieşte în şantierul Turnu-Severin în 1911 remorcherul de cataracte „Traian", iar în 1912, remorcherul „Ungheni".

*

* *

Parcul de vase pe Dunăre nu este exploatat tot anul, din cauza îngheţului, care durează cam 40—50 zile în fiecare an.

Tabelul de mai jos dă durata îngheţului în Dunărea românească, dela înfiinţarea N. F. R.-ului şi până la 1919—1910.

Anul	Data îngheţului	Data dezgheţului	Durata în zile
1890/91	22.XII	18.III	87
1891/92	24.XII	16.III	82
1892/93	24.XII	17.II	55
1893/94	28.XII	9.III	71
1894/95	2.I	3.III	57
1895/96	19.II	11.III	22
1896/97	2.I	8.III	65
1897/98	—	—	0
1898/99	25.XII	17.II	40
1899/00	8.I	15.I	6
1900/01	16.XII	7.II	49
1901/02	3.I	17.II	45
1902/03	—	—	0
1903/04	5.II	20.II	77
1904/05	10.I	6.II	29
1905/06	3.I	16.III	72
1906/07	4.I	10.II	36
1907/08	22.I	28.III	67
1908/09	6.I	16.II	51
1909/10	31.XII	16.III	75

arătând că în douăzeci de ani, numai două ierni nu s'a întrerupt navigaţia, iar în restul de optsprezece, exploatarea s'a făcut, în medie, cam zece luni pe an ; în timpul îngheţului, vasele au trebuit puse în iernatice, pentru a fi ferite de pericolul gheţurilor.

*

* *

După anul 1911, turburările din peninsula Balcanică, se resimt asupra traficului întregului bazin dunărean, şi deci şi asupra N. F. R.-ului.

Bilanţurile în lei şi în tone transportate în aceşti ani dinaintea războiului mondial, sunt elocvente, şi demonstrează, fără a mai avea nevoie de nici un comentariu, că orice conflict internaţional influenţează totdeauna transporturile pe apă, ele rămânând de data aceasta, în paza şi sub tutela celeilalte mari ramuri a marinei, — cea de război — căreia îi este un auxiliar de neînlocuit.

Anul	Tone transport.	Venituri	Cheltuieli	Excedent	Deficit
1910/11	216.856	116.000.000	110.000.000	6.000.000	—
1911/12	247.445	136.000.000	119.000.000	17.000.000	—
1912/13	176.198	152.000.000	119.000.000	33.000.000	—
1913/14	—	134.000 000	124.000.000	10.000.000	—
1014/15	129.769	97.000.000	110.000.000	—	13.000.000

Cifrele bugetare de mai sus, şi cele din 1915/16 şi 1916/17, cari în realitate erau date în Lei aur, au fost rotunjite şi exprimate în Lei prin legea monetară din 1930 (1 leu stabilizat = 32,50 centime aur).

In războiul balcanic după ce Turcia a fost învinsă de coaliţia Serbia-Grecia-Bulgaria, s'au iscat între învingători, neînţelegeri, cari ameninţau să degenereze într'un nou război. România şi-a luat atunci rolul de mediator al acestor neînţelegeri, şi pentru a putea ajunge la o soluţie paşnică între nemulţumiţi, a fost nevoie să trimită trupe în Bulgaria.

N. F. R. a concurat la aceasta, făcând cu şlepurile sale, podul dela Turnu-Măgurele, peste care a trecut marea majoritate a trupelor române.

Neînţelegerile au fost în modul acesta aplanate, şi s'au terminat oficial prin pacea dela Bucureşti (1913), prin care România a recăpătat Cadrilaterul.

In 1905 se construiesc 6 şlepuri şi 2 tankuri ; în 1906 patru şlepuri ; în 1907 şase şlepuri şi un tank ; în 1909 cinci şlepuri ; în 1910 şapte şlepuri şi un tank.

In 1912 se construiesc douăspreze şlepuri ; în 1913 patru ; în 1914 şaptesprezece şlepuri ; în 1915 patru ; şi în 1916 două şlepuri şi un tank.

La şantierul Turnu-Severin se mai construiesc în 1914 remorcherele „Elena Doamna" şi „Cuza Vodă", şi pasagerele „Borcea" şi „Principele Mircea".

In 1914 conducerea Direcţiunei Navigaţiei Fluviale Române este încredinţată Inginerului Gheorghe Carp.

Anul începerii războiului mondial se remarcă printr'o micşorare a traficului, datorită nesiguranţei vremurilor ce vor veni, şi provoacă pentru prima dată dela 1901, un deficit bugetar.

După începerea războiului mondial, se intensifică de către statele beligerante transporturile produselor excedentare din statele neutre, şi bilanţurile următorilor doi ani, arată un excedent :

Anul	Venituri	Cheltueli	Excedent
1915/15	140.000.000	90.000.000	50.000.000
1916/17	05.000.000	70.000.000	25.000.000

După intrarea României în război, traficul este mult îngreuiat, şi apoi N. F. R. încetează complet activitatea sa comercială, vasele fiind ţinute la dispoziţia armatei pentru operaţiuni militare, încadrându-se astfel în lupta totală care se duce pentru înfăptuirea idealului naţional.

In anul 1917 şi până la încheierea păcii dela Bucureşti (Mai 1918). N. F. R. nu are nici un fel de activitate comercială.

Războiul se soldează cu pierderea unui vapor de călători, a unui remorcher, a zece şlepuri şi tancuri, şi a şapte pontoane.

(Va urma)

GLASUL PRESEI

O femee corespondentă de răsboi la Marină

O doamnă din înalta societate renunţă la farmecul intim al căminului şi cere să fie trimisă pe front. E o femee de o admirabilă simplitate, senină şi egală. N'o înspăimântă larma tunurilor, n'o emoţionează svonurile şoptite prin saloane şi cluburi politice. Ştie să fie calmă ca un ostaş, hotărîtă ca un bărbat. In campania din 1941, doamna Alice M. Cantacuzino străbate stepa urcaineană intră în oraşe fumegânde odată cu unităţile victorioase, urmăreşte din tranşee sau poziţii înaintate operaţiile. Ascultă, iscodeşte, se informează. Vrea să afle adevărul despre războiu, despre sufletul soldatului român, despre psihologia fronturilor. Uneori examinează cu ochi limpezi văzduhul. S'ar putea, ca într'unul din avioanele care sboară spre inamic, să fie Bâzu Cantacuzino, fratele acestei domniţe modeste, care are ceva din parfumul romantic al femeilor de altădată.

Oare s'a spus tot binele despre boerimea română ? S'a semnalat în deajuns legătura mistică dintre aceşti reprezentanţi ai unui trecut frământat şi pitoresc şi ţara în care n'au stăpânit numai moşii întinse, ci şi felinarele care au aruncat primele dâre de lumină spirituală în bezna epocilor tragice pentru neam ?

Doamna Alice M. Cantacuzino de pildă, în toamna trecută a cerut să plece din nou în misiune, de astă dată pe un vas de războiu. Nu într'o încăpătoare limuzină, oprită în spatele frontului. Ci pe un vas de război, în vâltoarea mării şi a primejdiilor ce pândesc pe marinar din apă şi văzduh, singură, fără altă armă decât bunătatea, simplitatea şi curajul.

Ştiţi cu ce s'a întors doamna Alice M. Cantacuzino din acest drum ? Nu cu admiraţie pentru propria îndrăsneală, nici cu vorbe multe şi mari despre cele văzute. S'a întors cu un carnet de bord (care va vedea în curând lumina tiparului) şi cu un nemărginit respect pentru cei ce luptă pe mare şi se sacrifică, pentru cei care păzesc din Crimeea siguranţa litoralului românesc. Ascultaţi ce simplu şi totuşi, ce fermecător povesteşte cele trăite...

Fiecare marinar are o poreclă

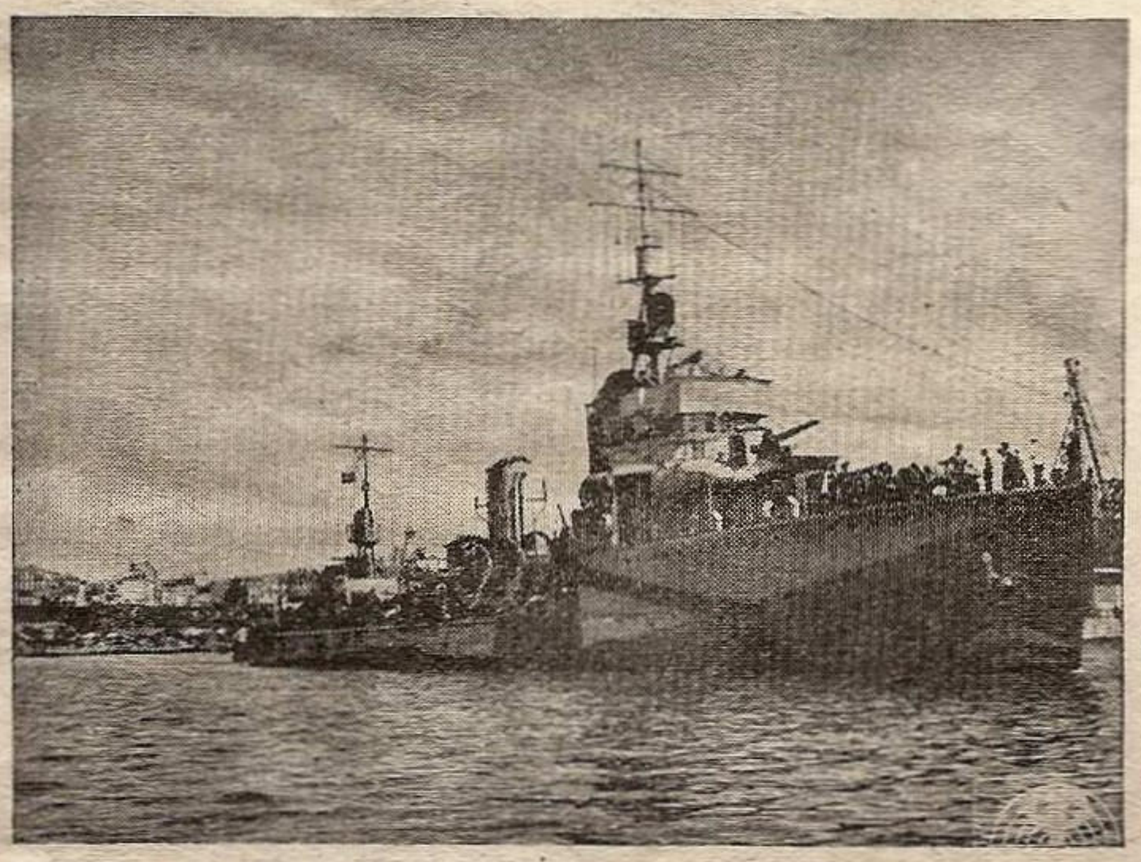
„...Era o dimineaţă cu negură şi vânt, când ne-am desprins de cheiul din Constanţa. Cu o clipă înainte îmi pusesem şi eu centura de salvare, fără de care nimeni nu poate părăsi în timp de războiu portul. Vasul nostru avea misiunea să escorteze un transport militar. Constanţa s'a pierdut curând în ceaţa dimineţii de toamnă. In larg, marea părea populată de fantome. Intâi, vântul plânge prin catargul căruia, echipajul vasului nostru îi spunea „pom de Crăciun". Apoi, valurile iau uneori forme atât de ciudate, încât îţi vin în minte legende vechi pescăreşti despre sufletul mării. Şi, cu toate acestea, nicăeri nu se simt mai bine marinarii decât dincolo de radă, în vâltoarea apelor... Comandantul poreclit „Coana Mare", s'a transformat în câteva clipe într'un alt om, de cum îl cunoscusem pe uscat. Un moldovean generos, sfătos şi bun camarad, adorat de echipaj, gata oricând să plaseze o vorbă de duh, bun şi îndatoritor, blând şi înţelegător. Dar, de îndată ce nava ajunse în larg, am surprins pe fruntea comandantului o nouă cută. Devenise parcă mai tăcut, mai concentrat, mai sever, atent la cântecul mării, examinând orizontul cu ochii lui de vultur. Ah, dacă toate organismele ar funcţiona cu uşurinţa cu care merge o navă de războiu...

Puţini ştiu că un vas este o lume aparte, un univers mărginit de cei doi pereţi ai navei, în care toţi îşi au locul bine stabilit, responsabilităţile, drepturile, obligaţiile. Un singur lucru este uniform la toţi : dragostea pentru mare, pentru corabie, pentru ţărmul părăsit, pentru misiunea de îndeplinit... Comandorul zis „Masca neagră" sau „Omul mort din Sanghai" a fost al doilea ofiţer de pe vasul cu care am străbătut Marea Neagră.. Un om meticulos, îndrăgostit de maşinării, cu faţa înăsprită de vânt, de ploae, de mare. Ofiţerul secund, căpitanul Sandu Petrea, poreclit simplu „Domnişoara", privea ceasuri întregi apele verzui ale mării. Era un tânăr entuziast, foarte calm în momentele grele, cu inimă de aur, purtând grija echipajului cu o gingăşie de soră. Locotenentul Coşereanu, zis „Conaşul Costel" era totdeauna gata la orice, spiritul bun al vasului, dispus să joace chiar bridge la nevoie, ostaş care eliminase de mult din vocabularul său cuvântul de „imposibil". Locotenentul Andrei, apoi aspirantul Florin, zis „Mititelu", probabil pentru seamănă cu un Guliver rătăcit printre pitici, admirabil navigator, ofiţer conştiincios ; apoi Ivan Ghica, zis „Tahiteanul", un diletant care iubeşte marea şi marina cu o pasiune exclusvă, definitivă ; Locotenentul Buruiană, mare gourmand, dar limitându-şi fantezia culinară la macaroane ; Locotenent Dorel Teodorescu, şis şi „Pisoiul înecat", mereu la datorie, iată ofiţerii în familia cărora am petrecut câteva zile în mijlocul mării suportând atacurile inamice, navigând printre mine, printre nenumărate primejdii spre ţinta misiunii.

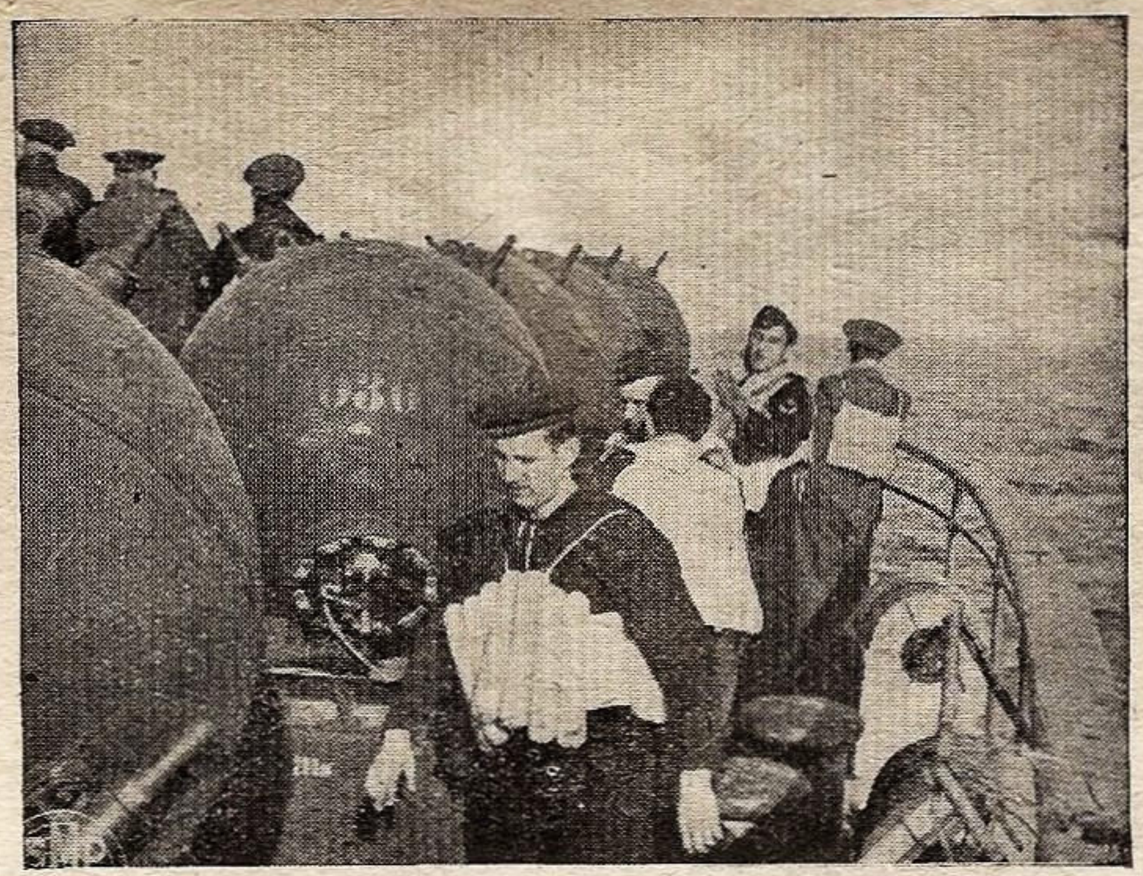
— Dacă insist asupra acestor ostaşi o fac pentrucă am găsit între marinarii noştri un superb spirit de disciplină, o simplitate emoţionantă în împlinirea datoriei şi dragostea de corabie, o sfidare romantică, aproape copilăroasă, a pericolelor permanente care pândesc viaţa marinarului, o insensibilitate completă la osteneală, la comoditate şi traiu uşor. Sunt veşnic în picioare : în timpul celor şase zile cât am fost în misiune, echipajul n'a dormit mai mult de 1 2ore, necunoscând enervarea, cuvintele tari, nemulţumirile. Nu zic niciodată „nu" şi activitatea lor este o continuă afirmare, o neîncetată prezenţă...

Convoiul se îndreaptă spre răsărit

— In prima zi, marea a rămas agitată până la coborirea nopţii. Avioane amice se roteau din când în când deasupra noastră făcând paza convoiului. Odată cu lăsarea nopţii, vasele au continuat să alunece spre ţintă, fără nici un sgomot, fără nici o lumină. Numai din sala maşinilor se auzea pulsul egal, surd, al turbinei. In camera de navigaţie ofiţerii urmăresc ruta de parcurs, pe hărţi luminate de becuri mici, care se sting automat de îndată ce se deschide uşa. Telegrafistul introduce din când în când or-



Unul din distrugătoarele noastre.



Gata de lansat minele.

dinele primite dela Forţa Navală printr'o deschizătură măruntă din perete. Vasele sunt jucării oarbe ale undelor telegrafice, care le aruncă dintr'un colţ într'altul al mării, după raţiuni de siguranţă cunoscute numai de Forţă. Intr'un târziu, o lumină albă inundă bordul vasului. Să fie rachete ? Nu, e numai luna care îşi picură argintul prin spărtura norilor.

— In revărsatul zorilor ajungem în apropierea coastei Crimeii. Ne aflăm într'o zonă periculoasă, care mişună de submarine inamice. Deodată, alarma aeriană. Avioanele la tribord !... Ofiţerul cu artileria le recunoaşte însă cu uşurinţă : sunt avioanele noastre de pază, care es întru întâmpinarea noastră. Abia am trecut însă de E., că o nouă alarmă aeriană mobilizează echipajul. De astă dată sunt trei avioane inamice care se pregătesc să atace convoiul. Tunurile sunt gata de tragere. Aparatele noastre se apropie însă de avioanele ruseşti şi peste câteva clipe, unul cade în flăcări. Epava pluteşte un minut-două pe apă, apoi dispare înghiţită de valuri.

Submarine în apropiere

— Fără îndoială, viaţa marinarilor este mai primejduită decât a celorlalţi ostaşi, Abia s'au îndepărtat cele două avioane ruseşti, că sună din nou alarma. De astă dată, primejdia vine din fundul mării : „submarine în apropiere". Vasul nostru şi unul mai mare din convoi încep un fel de dans african, o rumbă sau ceva şi mai violent. Cu toată primejdia, îmi vine să râd, văzând cum cele două vase greoaie de escortă ţopăe, săltând în zig-zag, parcă ar fi bătut prea mult alcool. Aruncăm grenade submarine. In direcţia în care aparatele noastre semnalează submarine. Explozii surde sgudue vasul. Abia acum înţeleg ce păţeşte un submarin care primeşte şocul acestor explozii în instalaţiile sale atât de delicate, dacă noi îl simţim cu atâta putere, deşi plutim pe suprafaţa apei... Ne continuăm drumul, dansând mereu şi după un sfert de oră, „Costică", adică hidroavionul nostru de pază, ne mai semnalează în două rânduri, apropierea submarinelor inamice.

— Peste puţin apoi, coasta Crimeii se profilează albă în lumina dimineţii de toamnă, cu oraşe pustiite şi dărâmate, dar care au din depărtare un aspect feeric. Munţii uriaşi care se scaldă în mare, pătraţi sau triunghiulari, văi drepte, geometrice, ca nişte ziduri imense, aceste sunt primele lucruri pe care le vezi din Crimeea. Deasupra munţilor din zare plutesc câţiva nori. Peisajul are ceva legendar, neverosimil E un amestec de viaţă şi moarte, de forţă elementară şi melancolie. In această atmosferă, moartea nu mai are faţa hidoasă pe care i-o cunoaştem. Apropierea ei nu înspăimântă, ci mai degrabă linişteşte. Dar, firește, nimeni nu renunţă la viaţă.

Sevastopol, oraşul alb

— Insfârşit, apare în zare Sevastopolul. Ne strecurăm în port, pe lângă fortăreaţa Sf. Constantin, distrusă de bombe. Clădirile albe, care ni se păreau din depărtare palate, sunt din apropiere nişte biete case cu acoperişul smuls de explozii, cu interiorul mistuit de incendii... Pe aici a trecut războiul. Un război greu, pe care marinarii noştri l-au trăit etapă cu etapă, clipă cu clipă. Se coboară şalupa şi ne îndreptăm spre oraş. Inainte însă facem bae pe vas şi ne schimbăm rufăria. In timpul mersului, nimeni nu are timp să se dichisească sau să doarmă. Toţi stau pe bord, pentru ca în caz de explozie să ai şansa de a fi aruncat măcar în apă de unde te culeg alţii. Soarta celor surprinşi de explozii în interiorul vasului este în deobşte tragică.

— Dar Sevastopolul, pe care îl admiri din depărtare, cu palatul ţarilor coborând în mare pe nişte scări majestuoase, cu un admirabil fronton doric, împrejmuit pe două aripi de un zid chinezesc, este un oraş al fantomelor, al ruinelor. Acostăm la scara amiralilor. Sevastopolul e alb, alb, cu tot pârjolul care a trecut peste el. Alături de frontonul doric din marmoră, un monument al arhitecturii Rusiei ţariste, clădiri slute,, ridicate de bolşevici, fără armonie, fără proporţii, fără farmec. Casele vechi sunt fiecare câte un giuvaer. Toate sunt patinate de vreme. Orașul e pustiu : o cetate a amintirilor.

Bravii din Crimeea

— Am întâlnit în Crimeea o lume nouă, necunoscută mie până atunci : ofiţeri inferiori şi trupă, oameni care luptă departe de ţară. Şi nu s'au obosit, nu şi-au pierdut elanul din prima zi, încrederea aceea miraculoasă în forţele lor şi în dreptatea ţării. Li-e dor, firește, de casă. Dacă îi întrebi însă, răspund scurt, ostăşeşte : „Tot trebue să ne batem undeva şi preferăm s'o facem în Crimeea, decât în Basarabia...". Câteodată adversarul se apropie de trupele acelea dârze, câteolată avioanele ruseşti bombardează nopţi de-arândul poziţiile româneşti. Totuşi, niciodată panica, descurajarea teama n'au pus stăpânire pe sufletul bravilor din Crimeea.

— Am plecat dintre ei, mândră, liniştită, împăcată.

„Aşa-i viaţa de marinar"

— La întoarcerea pe bordul vasului, aflăm că ni s'a dat o nouă misiune. Trebuie să ne întoarcem până la ţărmul românesc, să escortăm alte două cargouri. Plecăm în toiul nopţii. Comandantul are ochi de vultur şi înaintăm repede, în ciuda întunericului... Trecem prin barajul de mine cu viteză redusă. Dimineaţa la 8 alarmă aeriană. Veghea anunţă „două avioane la ora trei", alta anunţă „un avion la ora şase". Trebuie să se ştie că vasul este împărţit pe ore ca un cadran de ceasornic, pentru mai multă preciziune şi „orele" sunt punctele de pe vas de unde se vede ceva la orizont. Avioanele se apropie, comandantul armează tunurile. „Foc" comandă el scurt şi toate armele de pe bord trag odată... Parcă infernul lui Dante s'a deschis la picioarele noastre. Trasoarele brăzdează cerul şi departe în zare, mici puncte negre încadrează avioanele. Sunt obuzele anti-aeriene. Când inamicul îşi dă seama cât de bine este înarmat vasul, se întoarce şi dispare în văzdlhul limpede. Deodată, o nouă alarmă aeriană !... De astă dată, numărăm în geana zării 17 aparate. Comandantul zâmbeşte, dă ordine cu un admirabil calm, tunurile se aşează iar în bătaie şi aşteptăm senini primejdia. Totuşi undeva în piept, o ciudată senzaţie le frig pune stăpânire pe tine. Să te afli în imensitatea mării, pe un vas, un petec solid, care poate fi oricând trimis la fund, la câteva sute de kilometri de ţărm, nu este o senzaţie tocmai plăcută !... Dar, norocul nostru, avioanele sunt amice. Ne recunosc şi ele şi virând brusc o iau înapoi. In cursul zilei, am avut de nouă ori alarmă aeriană. Fortăreaţa noastră pltitoare n'a rămas datoare nimănui a răspuns aşa cum trebuia, cu toate gurile ei de foc. Presiunea exploziilor era uneori atât de puternică, încât ne lipea de pereţii umezi ai vasului. Au sărit şi broaştele dela uşi şi din gura unui locotenent, ţigarea s'a topit ca un fulg de zăpadă.

Când am părăsit vasl, după alte două drumuri în Răsărit, legasem prietenie cu ofiţerii, cu vasul, cu marea, cu păsările care uneori se odihneau pe bord, cu vântul căruia îi cunoşteam toate nuanţele, cu bubuitul, cu bâzâitul de insectă al avioanelor din geana zării, cu tot ceeace face de neuitat viaţa de marinar.

GEORGE SBÂRCEA

DAREA DE SEAMĂ ANUALĂ

A LIGII NAVALE ROMÂNE

1 APRILIE 1943 — 31 MARTIE 1944

Președinte de onoare :

M. S. Regele Mihai I al României

Membrii de onoare :

M. S. Regina-Mamă Elena
M. S. Regina Elisabeta
A. S. I. Arhiducesa Ileana
A. S. R. Principele Nicolae.

Antonescu Ioan, Mareşal al României, Conducătorul Statului şi preşedinte al consiliului de miniştri.
Antonescu Mihail, vice-preşedinte al consiliului de miniştri
Angelescu Paul, general adjutant
Bălănescu Ioan, vice-amiral
Brâncoveanu Basarab
Buşilă Constantin, inginer, fost ministru al comunicaţiilor şi lucrărilor publice.
Caranfil Nicolae, inginer
Cihoschi Henry, general
Constantinescu Mitiţă, avocat
Grozea Ioan, farmacist
Popp Valer, avocat
Referendaru Alexandru, general
Samsonovici Nicolae, general
Simion Mehedinţi, profesor universitar
Sassu Vasile, avocat
Spiropol Ioan, c.-amiral
Tătărăscu Gheorghe, fost prim-ministru
Teodorescu Paul, general-adjutant

Comitetul Central al L. N. R.

PREŞEDINTE:

N. Păiş, v. amiral-adjutant

VICE-PREŞEDINTE:

Georgescu Ioan, c. amiral

MEMBRI DE DREPT:

Ministrul apărării naţionale
Ministrul culturii naţionale şi al cultelor
Ministrul muncii, sănătăţii şi ocrotirilor sociale
Ministrul propagandei naţionale
Ministrul subsecretar de Stat al marinei
Comandantul marinei Regale
Directorul general al P.C.A.-ului
Directorul marinei comerciale
Preşedintele camerei de comerţ Bucureşti
Directorul P.A.R.I.D.-ului
Preşedintele F.R. Sp.—Apă
Rectorul A.N.E.F.-ului
Prefectul judeţului Ilfov
Prefectul poliţiei Capitalei
Preşedintele soc. „Salvamar"
Inspectorul pregătirii premilitare
Primarul general al Capitalei
Directorul S.M.R.-ului
Directorul N.F.R.-ului
Directorul general al şantierelor navale
Directorul Dunării maritime

MEMBRI ALEŞI

Ardeleanu Vintilă, avocat
Bălescu I., inginer
Bărbuneanu Petre, vice-amiral
Bucuţă Emanuel
Culea Apostol
Daşcovici Nicolae, profesor universitar
Demetriade Paul, inginer
Dobrescu Constantin, comandor
Economu Virgil, general
Gâlcă Toma, inginer inspector-general
Georgescu-Pion, general
Giuşcă Gheorghe, colonel
Grigorescu Traian, general
Henry August
N. Iliescu-Brânceni, inginer
Ionescu-Johnson N., comandor
Manolescu Al., general-adjutant
Manolescu I., general
Mihalopol Constantin, inginer
Mircescu I., căpitan
Mugur D. G., profesor
Năsturaş Vasile, general-inginer
Negreanu Nicolae, general
Negru Constantin, c. amiral
Negru Mihail, publicist
Negulescu Aurel, comandor
Păiş Nicolae, c. amiral-adjutant
Panaitescu Vasile, general-doctor
Papadat Nicolae, consilier de curte
Perieţeanu I. Gr., avocat
Popovici M., cpt.-comandor
Roman August, comandor
Sîmboteanu Ulisse, colonel
Schina Mihail, general
Ştiubei Dumitru, lt.-comandor
Vardala Ioan, inginer
Voiosu T., inginer
Vlădescu Ovidiu
Georgescu Nicolae, ing. insp.-general
Asvadurov Calust, avocat
Măcelaru Horia, comandor
Drăghicescu, colonel
Codrescu Florin, doctor

CENZORI:

Ghica Ion, ing. insp. general
Georgescu Nicolae, ing. insp. general
Oprişan Emil, comandor
Drăghicescu Anibal, colonel
Asvadurov Calust, avocat.
Codrescu Florin, doctor.

Centrala

In anul bugetar expirat atât ţara cât şi armata noastră au continuat să se afle în aceiaşi situaţiune ca şi anul precedent, la 22 Iunie împlinindu-se trei ani de când naţiunea română se găseşte în războiul de apărare, în care oştirea noastră, cu unităţile ei terestre, marine şi aeriene luptă pe frontul de răsărit.

In ce priveşte marina noastră, una şi nedespărţită, cea militară şi cea comercială, deşi copleşitor de mică faţă de aceea a adversarului nostru dela răsărit, a fost la înălţimea datoriei sale. Ca un glorios răsunet al vitejiei marinarilor noştri, dovedită în toate operaţiunile dela începutul războiului şi până acum, însuşi Conducătorul Statului, domnul Mareşal Ion Antonescu, a citat Marina română pe întreaga naţiune şi armată prin ordinul de zi Nr. 54 din 10 Februarie 1944, care a umplut inimele tuturor cetăţenilor de mândrie şi bucurie pentru această binemeritată răsplată morală.

Liga Navală Română, simbol representativ al spiritului şi al aspiraţiunilor marinăreşti, a reprodus la timp acel ordin de zi în revista Marea Noastră [1]) ca document al unei epoci de glorie marinărească.

Deşi trăim în vremuri de apăsări şi îngrijiorare pentru întreg neamul românesc, deşi pedeasupra tuturor preocupărilor scumpetea vieţii a mers crescând, — totuşi Liga Navală Română şi-a văzut de drumul ei, trasat pe temeiul de experienţă din trecut, continuându-şi activitatea ca şi în ceilalţi ani, în toate ramurile programului ei. Darea de seamă de faţă înfăţişează membrilor această activitate cu realizări care pot fi încadrate în conştiinţa împlinirii datoriei.

II. RECULEGERE

In cursul anului expirat Liga Navală a avut de înregistrat pierderi dureroase în rândurile membrilor care au colaborat în decursul anilor în folosul şi sprijinul marinei noastre. Astfel ne-au părăsit pentru totdeauna generalul de corp de armată (r) **Marcel Olteanu,** fost inspector general al Marinei Regale: Comandorul (r) **Emil Oprişan,** fost ani dearândul administrator al Ligii, în cei mai grei ani ai ei; locotenentul aviator **(r) Mihai Brâncoveanu,** căzut la datorie, fiul membrului nostru de onoare Brâncoveanu; vice-amiralul **Mihail Gavrilescu,** fost membru în comitetul central. Fiecăruia revista „Marea Noastră" le-a închinat pagini de comemorare.

III. COOPTĂRI DE MEMBRI IN COMITETUL CENTRAL AL L. N. R.

1. Au fost realeşi în comisia de cenzori domnii: inginer-inspector general **N. Georgescu,** inginer-inspector general **I. Ghica,** comandor **Emil Oprişan,** colonel **A. Drăghicescu,** avocat **Asvadurov** şi dr. **Florin Codrescu.**

2. D. inginer-inspector general **Toma Gâlcă** şi avocat **Al. Bilciurescu** au fost aleşi în comitetul central, la locurile vacante.

3. D. general **Traian Grigorescu** a fost cooptat membru în comitetul central.

4. D. inginer **Aristide Ştefănescu,** directorul general al şantierelor navale „România" din Brăila a fost propus ca membru de onoare al L.N.R. pentru marele sprijin material şi moral acordat Ligii.

5. D. avocat **Al. Bilciurescu,** vechi propagandist şi distins conferenţiar a fost cooptat în comitetul de lectură al centralei L.N.R.

IV. CONVOCARI DE COMITETE

Centrala L.N.R. a continuat să lucreze ca şi în anii precedenţi, conform statutului, prin comitetul de direcţie, cel central şi adunarea generală.

Comitetul central a fost convocat la 10 Aprilie 1943 în vederea adunării generale anuale, la care a asistat şi d. general de corp de armată **N. Şova,** ministru-subsecretar de Stat al marinii. Adunarea generală, care s'a ţinut la 20 Iunie 1943 ca şi comitetul central au dat directive generale pentru propaganda din acest an. Comitetul de direcţie s'a întrunit la 3 şi 6 Iunie, 7 August, 12 Septembrie, 10 Noembrie 1943 şi 12 Februarie 1944. In acest chip membrii comitetului central au fost foarte rar deranjaţi, în schimb comitetul de direcţie s'a întrunit mai des, lucrările fiind ţinute la curent de preşedintele activ, secretarul general şi întreg personalul în excelente condiţiuni.

V. EVENIMENTE

Ca şi în anii precedenţi conducerea centralei a căutat să fie la curent cu toate evenimentele importante din ţară în legătură cu preocupările sale. Atât centrala cât şi filialele s'au bucurat de aceiaşi încredere, au găsit aceiaşi înţelegere şi au întâlnit acelaşi sprijin din partea autorităţilor de Stat şi particulare ori de câte ori s'a apelat la ele.

Operaţiunile navale au fost urmărite cu toată atenţiunea, în special ale forţelor combinate germano-române pe marea Neagră şi pe Dunăre, toate fiind relatate în revista „Marea Noastră".

Subsecretariatul de Stat al Marinii noastre a continuat rodnica activitate, îmbrăţişând întreaga conducere a ambelor marine, urmărind ţinta finală: biruinţa în apărarea teritoriului şi coastelor româneşti.

Problemele navigaţiei pe Dunăre au preocupat cercurile autorizate pentru desăvârşirea instalaţiunilor portuare, modernizarea instalaţiunilor de transbordare, sporirea parcului de vase, pentru ca Dunărea să devină calea fluvială ce va lega Marea Nordului şi Baltică cu marea Neagră şi Europa de Sud. Diferite studii au apărut în acest domeniu şi o interesantă expoziţie a arătat miilor de vizitatori atât realizările cât şi grandioasele proecte.

Cu prilejul serbărilor **renaşterii artileriei române** de acum 100 ani şi marina şi-a spus cuvântul omagial prin articole semnate de d. general N. Şova, ministrul Marinii, vice-amiral Bălănescu, comandor Negulescu şi alţii.

VI. FILIALELE L.N.R.

Numărul filialelor care fac cea mai intensă propagandă în cuprinsul ţării a mers crescând, ca şi al membrilor, cu oarecari fluctuaţiuni datorite evenimentelor. Tabelul de mai jos arată acest lucru:

Ani	Nr. filialelor	Nr. membrilor
1937	11	5200
1938	25	7000
1939	26	7500
1940	38	9000
1941	24	8700
1942	32	9000
1943	43	12000
1944	39	9700

Din acest tablou se vede că în urma evenimentelor din 1940 au fost perdute 14 filiale, apoi au mers crescând până în 1943, scăzând în anul 1944 din cauza concentrărilor, majoritatea conducătorilor find militari.

Iată numele filialelor, în care sunt cuprinse şi cele care au activat intens atât timp cât situaţia de război le-a îngăduit, parte din ele refugiindu-se în interior, fără a mai putea lucra.

1. ARAD, preşedinte d. insp. Ing. C. F. R. Virgil Pop; sediul: la centrul nautic „Lt. Erou Dante Gherman".

2. BĂLŢI, preşedinte d. lt. colonel P. Hanciu; secretar lt. colonel I. P. Gussi; sediul: la legiunea de jandarmi.

[1]) A se vedea pag. 1 din Nr. 1—2, anul XIII (1944).

3. BEREZENI (Fălciu), preşedinte d. Ştefan Blănaru, primar; secretar d. Aurel Chişui; sediul: la primăria comunei.

4. BRĂILA, preşedinte d. general Avramescu; secretar d. comandor I. Cerna; sediul: la grupul navelor grăniceresti.

5. BRAŞOV, preşedinte d. consilier Gh. Diaconescu; secretar d. lt. colonel Petrescu Cezar, sediul: la subinsp. P. P. al municipiului.

6. BACĂU, preşedinte d. lt. colonel C. Ionescu, prefectul judeţului; secretar d. P. Mihăilescu; sediul: la subinsp. P. P.

7. CALAFAT, preşedinte d. G. Giuică, avocat; sediul: la d. avocat Giuică.

8. CĂLĂRAŞI (Ialomiţa), preşedinte d. Eugen Cialîc, primarul oraşului; secretar d. N. Critia; sediul: la căpitănia portului.

9. CĂLMĂŢUI (Fălciu), preşedinte d. Ilie Rotaru, primar.

10. CAMPULUNG (Muscel), preşedinte d. colonel Babeu Zaharia; secretar d. plut. ad-ţie Vâlceanu I. Marcu; sediul: la comenduirea pieţei.

11. CARACAL, preşedinte d. profesor Crăciun Pătru; sediul: la liceul Ioniţă Assan.

12. CETATEA-ALBĂ, preşedinte d. maior Negulescu C.; secretar d. C. Ungureanu; sediul: la tribunal (grefă).

13. CHIŞINĂU, preşedinte d. general Popescu Marin; secretar Raul Sachelarides; sediul: la comenduirea pieţei.

14. CONSTANŢA, preşedinte d. C. Amiral Horia Macallariu; secretar d. lt. comandor Ovidiu Mărgineanu; sediul: la serv. hidrografic al marinei.

15. CORABIA (Romanaţi), preşedinte d. lt. colonel Th. Căpitănescu; secretar d. profesor Th. Bucşenescu; sediul: la căpitănia portului.

16. DRANCENI (Fălciu), preşedinte d. Tănase Părnuş; secretar d. Ştefan Sănduţă; sediul: la primăria comunei.

17. FĂLCIU (Fălciu), preşedinte d. av. Iacob Filipescu, primar; secretar d. Eugen Dimitriu; sediul: la primăria comunei.

18. GALAŢI, preşedinte d. Dan Sărăţeanu; secretar d. căpitan Ad. Popescu; sediul: str. Plantelor 8.

19. GIURGIU, preşedinte d. general D. Petrovici; secretar d. ing. Emil Angelescu; sediul: la prefectura judeţului.

20. GROZEŞTI (Fălciu), preşedinte d. Gheorghe Plop, primarul comunei; secretar d. Ion Ungureanu; sediul: la primăria comunei.

21. HOTIN, preşedinte d. colonel Const. Şerbănescu; secretar d. profesor Stelian Sterescu.

22. IAŞI, preşedinte d. general Hugo Schwab; secretar d. lt. colonel Pavlov Ion; sediul; la c-dt. corp. IV, str. Ştefan-cel-Mare.

23. ISMAIL, preşedinte d. colonel Atanasiu Sergiu, prefect; secretar d. căpit. de port Ioan Mihăilescu; sediul la căpitănia portului.

24. LUNCA-BANULUI (Fălciu), preşedinte d. primar al comunei; sediul: la primăria comunei.

25. MOLDOVA-VECHE (Caraş), preşedinte d. Grivei Mihail, pretor; secretar d. Petre Rădulescu, căpitanul portului; sediul: la căpitănia portului.

26. PIATRA-NEAMŢ, v. preşedinte d. I. Chietreanu, avocat; secretar d. Grigore Covrig; sediul: la prefectura judeţului.

27. RĂMNICUL-VALCEA, preşedinte d. general Olimpiu Stavrat; secretar d. ad-tor căpitan Gh. Catrina; sediul: la comand. garnizoanei.

28. ROMAN, preşedinte d. general C. Constantinescu; secretar d. căpitan Cocăneanu; sediul: la comand. garnizoanei.

29. SCOPOŞENI (Fălciu), preşednte d. Gh. Popa, prmar; sediul: la primăria comunei.

30. SIGHIŞOARA, (judeţul Târnava-Mare), preşedinte d. colonel Traian Antohi, prefectul judeţului; secretar d. Mihail Damian; sediul: la prefectura judeţului.

31. STĂNILEŞTI (Fălciu), preşedinte d. Enache Oancea, primar; sediul: la primăria comunei.

32. SULINA, preşedinte d. inginer C. Burghele; sediul: la cercul marinei.

33. TG.-LIPCANI (Hotin), preşedrinte d. colonel Const. Şerbănescu; secretar d. căpitan P. Clinceanu; sediul: la comandamentul garnizoanei.

34. TG.-OCNA (Bacău), preşedinte d. colonel Enescu; secretar d. prof. N. Cosma; sediul: la judecătoria mixtă.

35. TIMIŞOARA, preşedinte d. general Deliceanu, prefectul judeţului; secretar d. Despot Eftimiu; sediul: la prefectura judeţului Timiş-Torontal.

36. TULCEA, preşedinte d. colonel N. Ghica, prefectul judeţului; secretar d. Ioan I. Coca; sediul: la cercul militar.

37. TURNU-MĂGURELE, preşedinte d. lt.-colonel Laurenţiu Nicolau, sediul la căpităia Portului.

38. TURNU-SEVERIN, preşedinte d. V. Neta; secretar d. ing. V. Plopeanu; sediul la şantierul naval.

39. VETRIŞOAIA (Fălciu), preşedinte d. primar al comunei; sediul la primăria comunei.

MEMBRI CORESPONDENŢI DIN ŢARA

Curtea de Argeş, d. căpitan Emilian Costescu, colegiul militar „Mareşal I. Antonescu".

Isvoarele (Prahova). d. Grigore Gr. Grigorescu, învăţător.

Judeţul **Prahova,** — afară de Ploeşti, — d. Dumitru Grigorescu

D. Titu Moisescu a fost desărcinat din calitatea de membru corespondent la Ploeşti.

Sunt pe cale de înfiinţare filiale la Budeşti (Râmnicu Sărat) prin stăruinţa d-lui învăţător gr. II, **I. Bucur,** directorul căminului cultural „Regina Maria"; la Ploeşti datorită d-lui profesor **Dumitrescu-Ştefăneşti;** la Târgu Jiu mulţumită d-lui avocat **N. Petrescu.**

VII. REVISTE ŞI PUBLICAŢIUNI

Ca şi în anul precedent hârtia necesară publicaţiunilor de propagandă s'a scumpit, ca şi tipărirea cu un procent de 30%. Datorită însă prevederii şi bunei administraţi, centrala s'a asigurat din vreme cu hârtie. In prezent avem în depozit un vagon de hârtie.

Astfel revistele noastre „Marea Noastră" şi „Marea Noastră pentru Tineret" au apărut regulat alternativ, astfel că membrii şi abonaţii noştri au putut primi în fiecare lună una din reviste. Materia tot atât de bogată ca şi în trecut, atrăgătoare atât ca presentare cât şi prin fondul cuprinsului.

Am continuat schimbul cu reviste române şi streine, menţionându-le în recenziile noastre. Interesul pentru problemele marinăreşti a sporit evident: multe reviste au reprodus din articolele noastre. La rându-ne am reprodus şi noi articolele relative la marină publicate aiurea.

„Marea Noastră pentru Tineret" are un răsunet din ce în ce mai mare printre tineret, prin conţinutul ei. Ultimul număr mai ales, care dă numeroase planuri de construcţii, umple un gol simţit de mult, în româneşte fiind prima încercare de acest gen. Dacă nu ar fi survenit ultimele evenimente, suntem siguri că mii de ambarcaţiuni, construite chiar de membrii noştri, ar fi împânzit apele noastre.

Publicaţiunile noastre au ajuns la 55 şi anume: **„I. Gr. Perieţeanu poet al mării"** de Al. Bilciurescu (a 53-a); **„Marea şi Muzica"** de Al. Bilciurescu (a 54-a); **„Intre cer şi apă"** culegere de ilustraţiuni care au servit la conferinţa d-lui Comandor A. Negulescu (a 55-a): **„Cum să ne construim o barcă"** de mai mulţi autori (a 56-a). Numai patru, din cauza lipsei de fonduri, deşi în anii precedenţi apăreau până la 10.

Calendarul de perete tipărit în 12.000 exemplare a fost tot atât de apreciat ca şi în anii trecuţi, pentru valoarea sa artistică, opera d-lui comandor D. Ştiubei.

VII. CONFERINŢE

Obişnuitele serii de conferinţe ţinute atât în capitală cât şi în provincie au fost cercetate de un numeros public de toate vârstele şi de toate categoriile sociale. Ca şi în anii trecuţi au fost ceruţi conferenţiari în provincie: cererile au fost satisfăcute

în afară de ultimele luni, din cauza greutăţilor de transport pentru conferenţiari. Iată numele celor care au vorbit şi titlurile conferinţelor:

D. general de divizie **Virgil Economu: Mărturisirile unui candidat la marinărie** (9 Aprilie 1943); **d. Al. Bilciurescu: Muzica şi Marea,** cu demonstraţie artistică (la 16.IV.43) d. comandor **G. Mocanu: Marina română în actualul război** (la 9.I.1944); d. prof. inginer **N. Saegiu: Paradoxele Mării Negre** (la 16.I.944); d. avocat **Al. Bilciurescu: Sirenele în mitologie şi literatură** (30.I.44); d. **avocat Ursescu: Trei rapsozi ai mării** (13.II.44); d. contra'amiral **C. Negru: Din psihologia marinarului** (27.II.44); d. comandor **Aurel Negulescu: Intre cer şi apă, din viaţa marinarilor noştri** (12.III.44).

In ţară au vorbit c.-amiral C. Negru, comandor Ioan, inginer Saegiu, Comandor Popescu-Deveselu comandor Negulescu la Aarad, Tg.-Ocna, Braşov, Calafat, Temişoara.

Inregistrăm cu bucurie seria conferinţelor „Universităţii Libere din Bucureşti despre marea Neagră, vorbind domnii:

Prof. Radu Vulpe: Marea Neagră în epoca greacă;

Prof. N. Bănescu: marea Neagră în epoca bizantină;

Prof. V. Papacostea: Marea Neagră şi conflictul ruso-turc;

N. Lugojanu: Marea Neagră în politica europeană până la conflictul ruso-turc;

Prof. Gh. Brătianu: Marea Neagră în politica europeană dela congresul din Berlin.

Conferinţele au fost urmărite cu interes iar Liga a propus Universităţii Libere publicarea ciclului.

Inregistrăm şi conferinţa în cadrul „Asociaţiei Scriitorilor Militari Români" ţinută de d. Comandor Dreyer din marina germană care a vorbit despre marina germană şi încheiată cu apologia marinei române în operaţiunile de pe Marea Neagră.

IX. EXPOZIŢII

In capitală o foarte cercetată expoziţie româno-germană de de autostrăzi şi căi navigabile a arătat publicului prin panouri, machete şi miniaturi lucrările Serviciului Hidraulic şi P.C.A. pe Dunăre, Nistru, Prut şi Bega; amenajarea lacurilor din jurul Bucureştilor, proectele de legarea Ialomiţei cu Dunărea prin Bucureşti, Dunărea ca arteră de comunicaţie internaţională cu canalele existente şi cele proectate de legătură între Marea Nordului, Baltică şi Neagră, amenajarea braţelor Sulina şi Sf. Gheorghe, canalul Cernavoda-Constanţa, traficul pe Dunărea maritimă, stampe din 1820 a porturilor Giurgiu, Brăila şi Galaţi.

La 29 Mai 1943, în sălile Academiei de Arhitectură s'a deschis expoziţia de desenuri a şcolilor secundare din întreaga ţară, în prezenţa d-lui Ion Petrovici, ministrul culturii naţionale. La această expoziţie câteva panouri au fost rezervate Ligii Navale, care a expus lucrările premiate la concursurile dintre anii 1935—1942 şi publicaţiunile editate de L.N.R. Cu acest prilej s'a tipărit o broşură-catalog cu numele tuturor premiaţilor la acele concursuri şi copii după desenurile premiate.

Filiala Braşov a organizat în pavilionul de tragere al Pregătirii Premilitare de Ziua Marinii o expoziţie cu fotografii, material de propagandă, lucrările tineretului participant la concursurile anterioare, desenuri şi miniaturi.

Tot la Braşov şi în aceiaşi zi filiala a organizat la librăria „Cartea Românească" o vitrină cu scrieri de literatură marinărească, material de propagandă, etc.

In capitală, de Ziua Marinii, librăria „Cartea Românească" a aranjat o vitrină cu panouri înfăţişând scene din activitatea marinii în război, reviste, pavilioane, etc.

X. SPORTURILE NAUTICE

Imprejurările grele, strâns legate de starea de război, au stingherit într'o oarecare măsură activitatea practicării sporturilor nautice -n ţară. In capitală însă situaţia a îngăduit desvoltarea unor atari manifestări. Liga Navală le-a urmărit, ca şi în anii precedenţi, încurajându-le prin toate mijloacele, — conferinţe, intervenţii pe lângă autorităţi, îndemnuri, decernări de premii şi diplome, etc. Liga Navală a stăruit mai ales în practicarea înnotului, credincioasă programului stabilit încă din 1933 ca acest sport să fie introdus obligator în toate şcolile din ţară. Ministerul Culturii naţionale şi al Educaţiei a dat chiar o circulară în acest sens, iar Federaţia Sporturilor de Apă şi-a îndeplinit cu prisosinţă misiunea, formând serii de instructori după prealabile consfătuiri cu representanţii tuturor sporturilor de apă în ziua de 20 Mai 1943.

Redăm mai jos, pe scurt, câteva din demonstraţiunile care s'au desfăşurat în cursul anului:

Sub auspiciile Ligii Navale la 25 Iulie 1943 au avut loc în piscina strandului obor, pus la dispoziţie de Primăria Municipiului, un concurs de verificare şi antrenament a micilor începători, copii şi seniori ai cluburilor nautice de capitală, la care au luat parte Liga Navală, Stadiul Român, Viforul Dacia, şi C.F.R. cu un număr de aproximativ 70 înnotători. L.N.R. a donat premii celor dintâi trei clasaţi dela fiecare probă, diplome, cărţi, broşuri şi tablouri cu caracter marinăresc.

De Ziua Marinei conform tradiţiei s'a desfăşurat în aceeaşi piscină concursul de înnot şi polo pe apă organizat de L.N.R. pentru cupele „Amiral I. Coandă" şi aceea a „Eroilor Marinari" în prezenţa d-lui general Victor Iliescu, ministru S.S. al Educaţiei extraşcolare.

Au luat parte cinci cluburi nautice cu aproximativ 100 înnotători şi înnotătoare. Cupa „Amiral I. Coandă" a fost câştigată de clubul „Viforul Dacia" care a totalizat 49 puncte, urmat de secţia de natatie L.N.R. cu 39 puncte şi „Stadiul Român" cu 29 puncte.

Marţi 17 August în acelaşi bazin s'a disputat matchul de polo pe apă pentru cupa „Eroilor Marinari" între cluburile „Viforul Dacia" şi C.F.R. Cupa a revenit primului club.

Duminecă 22 August, cu prilejul împlinirei a 12 ani de rodnică muncă a asociaţiei „Dor de Ducă" de sub preşedinţia d-lui Henry August s'a disputat pentru a treia oară crosul nautic pentru cupa „Dor de Ducă", care a revenit echipajului Badea Dumitru şi Gh. Bunescu. La acest cros interesant au luat parte 8 ambarcaţiuni. Liga Navală apreciind stăruinţa asociaţiei organizatoare a oferit ca sprijin suma de 10.000 lei.

Cu sprijinul material şi moral al L.N.R. s'a disputat la Călăraşi în ziua de 5 Septembrie 1943 campionatul Dunării, pe distanţa de 10 km. dela pichetul Chiciu din faţa Silistrei până la Călăraşi. Cupele „General Virgil Bădulescu" şi „Eroul colonel I. Deculescu" au fost oferite de clubul bucureştean „Metropola". Tuturor concurenţilor clasaţi li s'au oferit fanioane L.N.R., diplome, cărţi, reviste, broşuri şi tablouri cu caracter marinăresc.

Liga Navală a mai încurajat înnotul oferind cărţi şi tablouri micilor înnotători dela bazinele din capitală în care mii de elevi şi eleve au folosit bincfacerile apei sub oblăduirea Consiliului de Patronaj.

Subsecretariatul de Stat al Marinei în dorinţa de a stimula mişcarea sportivă nautică ne-a cerut pentru documentare, informaţiuni relative la studiul acestei probleme naţionale: Centrala, după ce a obţinut relaţiuni dela filialele sale, de comun acord cu Federaţia Sporturilor de Apă, a comunicat ministerluu dtele obţinute. Problema urmează a fi reluată la timpul oportun.

XI. ZIUA APELOR

Din cauza evenimentelor Ziua Apelor nu s'a putut serba în anul 1943.

XII. ZIUA MARINEI

In schimb Ziua Marinei a fost sărbătorită atât în capitală cât şi în restul ţării cu demnitate şi mândrie. In toate ziarele au apărut articole închinate marinei şi marinarilor noştri, iar la Radio s'a desvoltat un program bogat constând din cuvântări, muzică şi recitări ocazionale.

In capitală Liga Navală a adunat la biserica Sf. Spiridon pe toţi membrii ei şi familiiile celor căzuţi la datorie, pentru a asista

la un serviciu divin pentru ocrotirea marinei şi marinarilor şi pentru pomenirea eroilor marinari. La sfârşitul slujbei părintele Vintilescu a ţinut o frumoasă predică [1]), iar d. Vice-amiral adjutant N. Păiş, preşedintele L.N.R. a rostit o scurtă cuvântare. Au asistat la pioasa ceremonie reprezentanţii autorităţilor militare şi civile, ofiţerii de marină şi o numeroasă asistenţă.

In provincie serbarea s'a desfăşurat în chip înălţător, cu concursul autorităţilor locale la Arad, Avdaruia (Tighina), Brăila, Calafat, Călăraşi, Giurgiu, Hârşova, Iaşi, Ismail, Lehliu (Ialomiţa), Mangalia, Ostrov, Piatra-Neamţ, Târgu-Ocna, Turnu-Severin, Tulcea, Vâlcov, La Cetatea Albă s'a făcut o escursie la cimitirul eroilor din vecinătate.

La Constanţa serbarea a avut loc în prezenţa d-lui general C. Pantazi, ministrul de război, a d-lui N. Sova, ministru subsecretar de Stat al Marinei şi a şefilor de autorităţi locale. Cu acest prilej s'au distribuit decoraţiuni vitejilor, iar d. general N. Sova a ţinut o înălţătoare cuvântare, care a fost radiodifuzată.

Centrala a trimis telegrame omagiale şi a reprodus în organul său de publicitate articolele apărute în legătură cu această sfântă zi.

XIII. CONCURSURI

Atât centrala L. N. R. cât şi filialele au ţinut să încurajeze prin concursuri tinerele elemente, spre a le atrage spre marină şi a le inspira dragostea de apele noastre, marinarii şi conducătorii de mâine din tinerèt recrutându-se în viitor.

Concursurile au constat fie din lucrări scrise, fie din desenuri sau picturi, fie din competiţiuni nautice. S'a reuşit astfel să se emuleze elemente tinere de ambele sexe, chiar din oraşe de munte, cum ar fi Braşovul sau Piteştii. In acest fel L. N. R. contribue, alături de organele oficiale ale Statului, la evidenţiarea tinerelor talente. Iată un real serviciu pe care L. N. R. îl aduce ţării şi marinei. Rezultatele au fost publicate la timp în revistele noastre, semnalând în special filiala Braşov.

Concursul a avut succesul aşteptat. Distribuţia premiilor, în valoare de 26.000 lei, depuşi pe numele fiecăruia la Casa de Depuneri şi diferite cărţi s'a făcut la sediul centralei de către d. V. Amiral-adjutant N. Păiş, preşedinte al L.N.R.

XIV. RECOMPENSE

Laga a căutat şi în acest an, cu toată lipsa de fonduri, a răsplăti persoanele sau asociaţiunile care au ajutat-o în opera sa de propagandă.

De asemenea ne-a bucurat recompensele oficiale acordate marinarilor. Astfel:

In cadrul unei înălţătoare manifestări M. S. Regele Mihai I a asistat la ceremonia înălţării în grad a promoţiei de ofiţeri activi 1943 botezată „Mihai Viteazul", din care fac parte şi absolvenţii şcoalei navale. Săbiile de onoare oferite şefilor de promoţie au fost primite de aspirantul Turnescu Cnostantin şi aspirantul mecanic Popescu Ioan.

De ziua Marinei au fost decoraţi cu medalia „Virtutea Militară" mai mulţi ofiţeri şi persoane civile, între care d. **Mihail Antonescu,** preşedintele consiliului de miniştri; d. general de corp de armată **C. Pantazi,** ministrul de război; d. general **N.** Sova, ministrul marinei; d. general **Gh. Dobre,** ministru înzestrării armatei; d. **Al. Neagu,** ministru finanţelor; d. inginer **C. Buşilă,** fost ministru al comunicaţiilor.

Meritată şi la timp venită a fost decorarea cu ordinul „Steaua României" cu spade în gradul de ofiţer cu panglică de „Virtutea Militară" pavilioanele navelor Majestăţii Sale: distrugătoarele **„Regele Ferdinand", „Regina Maria", „Mărăşti"** şi **„Mărăşeşti,** submarinul **„Delfinul",** torpiloarele **„Smeul", „Sborul"** şi **„Năluca",** canonierele **„Stihi Eugen", „Dumitrescu" „Ghiculescu"** nava port-mine **„Amiral Murgescu",** crucişetorul auxiliar **„Dacia".**

D. vice-amiral adjutant **N. Păiş,** preşedintele L.N.R. a fost distins cu „Meritul Cultural pentru sport".

Ca încheiere semnalăm citarea prin ordin de zi pe armată şi naţiune a marinei militare şi comerciale pentru faptele eroice cu care s'au distins marinarii noştri. Liga Navală a transmis felicitări tuturor şefilor de autorităţi care au contribuit la pregătirea şi conducerea unităţilor lor.

XV. SPECTACOLE

In anul acesta centrala nu a organizat nici un spectacol pentru aşi păstra atitudinea de cuviinţă impusă de situaţia de război. Cum în capitală spectacolele de tot felul nu au lipsit, s'a renunţat a se adăoga şi ale ei. Filialele în schimb au organizat spectacole cinematografice, unele închiriind săli pentru a le exploata, creindu-şi venituri pentru propaganda marinărească, — cum a fost cele din Piatra Neamţ, Cetatea Albă, altele mulţumindu-se cu representaţii ocasionale, ca cele din Iaşi, Chişinău, Constanţa, Brăila, Galaţi, Timişoara, Arad.

Centrala a aprobat doar presentarea filmului „Chemarea Mării" în Noembrie-Decembrie 1943 la cinema Scala şi Regal din Bucureşti, apoi la Brăila şi Galaţi. La 25 Martie 1944 centrala a mai organizat o şezătoare cinematografică la „Scala" cu un bogat program alcătuit din filme proprii, — „Trei minute pe submarin", „La posturile de luptă", — manifestări nautice, „docul plutitor din Constanţa", — şi altele oferite de legaţiunea germană, — „viaţa pe o navă şcoală", „şcoala de navo-modele din Postdam", — cu intrarea liberă.

Semnalăm o altă şezătoare interesantă tot cinematografică organizată în sala Fundaţiei Regale de Federaţia de Sporturi nautice, cu filme marinăreşti oferite de O. N. C., O. T. G. şi O. C. R.

XVI. DONAŢIUNI

Pe lângă sprijinul material al subsecretariatului de Stat al Marinei, Liga Navală s'a bucurat de numeroase donaţiuni venite din afară, în semn de admiraţie şi iubire pentru marina noastră. S'au primit astfel donaţiuni dela: **ministerul culturii naţionale şi al cultelor** 20.000 lei; **Ministerul Finanţelor** 50.000 lei; d. **Ştefan Tuculescu** 20.000 lei; **enoriaşii bisericii Sf. Nicolae** din comuna Băilè Câineni (R. Sărat) 12.000 lei; d-ra **Elena Irimescu** din Iaşi 1.000 lei, ca premiu pentru cea mai bună poezie compusă de un marinar; d. inginer **Aristide Ştefănescu,** proprietar şi director al director al şantierului naval „România" din Brăila 300.000 lei; **primăria oraşului Timişoara,** pentru filiala din acea localitate, 20.000 lei; **Santierele Navale din Galaţi.** 50.000 lei; **Direcţia Dunării Maritime** 10.000 lei pentru filiala din Sulina.

Au mai donat cărţi pentru biblioteca L. N. R. d. general de divizie **Ion Anastasiu,** d. medic general **V. Panaitescu,** comandor **Emil Oprişan,** comandor **Sablin,** doamna amiral **Eustaţiu,** dr. **Cadariu.**

Liga Navală la rându-i s'a simţit obligată a oferi asociaţiei scriitorilor militari români 6 scaune în valoare de 12.000 lei cu ocazia instalării în noul sediu propriu.

Filiala Cetatea Albă a primit o frumoasă donaţiune: o barcă cu 8 rame dela detaşamentul maritim român din Odessa.

XVII. ECOURI IN PUBLICISTICĂ

Publicistica română şi străină a urmărit activitatea Ligiii găzduind în paginile ei diferite articole în legătură cu marina şi L.N.R. Marele ziare cotidiane au elogiat la timp bravura marinarilor noştri, iar reviste germane, spaniole, bulgare, etc. au reprodus articole din revistele noastre.

XVIII. COLABORARI ŞI LEGATURI

Colaborarea şi legătura între diversele acţiuni sunt temelii pe care Liga şi-a rezemat activitatea. obţinând bune rezultate, care s'au resfrânt şi asupra marinei. **„Totul pentru Marină"** şi **„Trebue să avem o marină la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor săi"** au fost şi sunt lozincile noastre.

---

[1]) Publicată în „Marea Noastră" Nr. 9-10/43, pag. 160.

Contactul strâns cu filialele, cărora li s'a dat tot sprijinul şi libertatea de acţiune, păstrarea legăturii cu membri prin reviste, broşuri şi conferinţe au fost drumuri bătătorite de conducerea centralei.

In afară de subsecretariatul Marinei, organul nostru tutelar, legături strânse a avut Liga şi cu ministerul Culturii Naţionale, care a îngăduit tuturor elevilor să se înscrie în L. N. R. şi a luat măsuri ca în cărţile didactice să se rezerve capitole pentru marină, cu material dat de Ligă.

XIX. BIBLIOTECA CENTRALEI

Biblioteca centralei, cu peste trei mii de volume aranjate cu fişier a fost de mare folos, în special studenţilor, care au găsit un preţios izvor de documentare pentru cercetările lor.

Numărul cărţilor a sporit anul acesta prin cumpărări, schimb, dar mai ales donaţiuni, din care cea mai importantă a fost acela a întregii biblioteci a regretatului amiral Eustaţiu, care însă nu a parvenit încă centralei.

ADMINISTRAŢIA CENTRALEI

I. BIROURILE centralei, sunt instalate în acelaşi local din str. Spiru Haret 6, proprietatea Băncii Naţionale Române, care, înţelegând şi apreciind activitatea Ligii Navale i l-a oferit gratuit şi anul acesta făcându-i însemnate reparaţiuni. Sperăm ca după război să se poată împlini şi vechiul desiderat al Ligii de a avea un local propriu.

II. PERSONALUL centralei destul de redus, a continuat a-şi face datoria cu aceeaşi conştiinţă ca şi în anii precedenţi. In compunerea lui a avut loc oarecari schimbări: d. locotenent P. Epureanu a fost numit secretar de redacţie în locul d-lui Ion Muche, demisionat; d-ra Lucia Dupont a fost numită registrator-arhivar în locul d. Dioancă, demisionat. Conform legilor în vigoare, din cauza scumpetii, centrala a trebuit să sporească într'o oarecare măsură salariile, de altfel destul de mici.

III. COTIZAŢIILE membrilor au rămas aceleaşi ca şi în anul trecut. Ministerul Marinei printr'un ordin circular către toate direcţiile şi comandamentele în subordine, a înscris de fapt, nu numai de drept, pe toţi ofiţerii, maeştrii şi funcţionarii acelor departamente.

IV. BUGETUL centralei pe anul încheiat în valoare de 3.600.000 lei a fost cu chibzuinţă aplicat, după cum se poate constata din raportul domnilor cenzori, cu toate că subvenţia de 2.000.000 lei acordată de subsecretariatul de Stat al marinei s'a dovedit a fi sub nivelul scumpetii şi nevoilor propagandei. Este de remarcat sporirea fondurilor prin subvenţii şi de donaţiuni dela alte instituţii de stat sau particulare, mulţumită stăruinţei d-lui vice-amiral-adjutant N. Păiş, preşedintele L. N. R.

Tot ca o dovadă de bună administrare este şi procurarea din timp a hârtiei necesare tipărirei publicaţiunilor Ligii.

V. FONDUL DE REZERVĂ în efecte de Stat şi bani numerar depuşi la C.E.C. sunt trecuţi la bilanţul legal.

VI. Aceeaşi bună gospodărie reiese din conturile de gestiune ale filialelor, datorită comitetelor regionale şi preşedinţilor respectivi, cărora centrala le-a adus felicitări pentru sufletul şi dragostea depusă în opera comună. Reînoim şi aci aceste mulţumiri şi felicitări.

INCHEIERE

Faţă de cele mai sus expuse pe scurt, se poate deduce însufleţirea cu care a lucrat atât centrala cât şi filialele pentru cunoaşterea şi înălţarea marinei noastre. Rezultatul observat an cu an este că numărul iubitorilor marinei a sporit, a pasionaţilor mării a crescut. Comitetul central este cu conştiinţa împăcată că Liga Navală şi-a îndeplinit datoria faţă de marina naţională. Membrii noştri să fie siguri că ale lor contribuţiuni au ajuns la destinaţie şi au fost bine folosite.

Nădăjduim că bunul Dumnezeu va purta de grije neamului şi ţării, ca visul şi dreptul nostru să izbândească.

Aceleaşi permanente gânduri omagiale le îndreptăm către **Majestatea Sa Regele Mihai I,** preşedintele de onoare al Ligii, cât şi către **Augusta Sa Mamă Regina Elena** şi către domnul mareşal **Ion Antonescu** conducătorul Statului, membru de onoare al L.N.R., rugând pe bunul Dumnezeu să-i ocrotească în năzuinţa de bine şi de prosperare a ţării.

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnaţii cenzori ai Ligii Navale Române, asociaţie pentru propaganda şi apărarea intereselor ţării pe apă, procedând în diferite rânduri la verificarea gestiunei pe anul 1943/44, am constatat că înregistrarea veniturilor s'au făcut conform cu chitanţele de incasări în mod regulat; de asemenea actele justificative de cheltueli sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de casă şi contabilitate sunt ţinute în ordine şi cu îngrijire.

Din verificările făcute la finele anului am constatat că situaţia veniturilor şi cheltuelilor este următoarea:

Incasările din cotizaţii, abonamente la reviste, ca calendare, carnete, cărţi, subvenţii se ridică la suma de	**2.969.795**
Cheltuelile generale ca salarii, încălzit, luminat, propagandă prin conferinţe, deplasări, etc	**3.248.579**
Rezultă un sold deficitar dela hârtia pentru publicaţiunile Ligii de . . . . . Acest deficit este numai contabilicesc, deoarece avem hârtie în depozit a cărei valoare întrece această sumă)	**278.784**

Activul Ligii se compune din:

Casa numerar la 31 Martie 1944		277.117
Disponibil depus la C. E. C. . . .	703.597	-
Titluri inzestarea Ţării şi armatei v. n. 728500 val. reală	648.954	1.352.551
Garanţie pentru lumină		805
Rest din împrumutul filialei Constanţa		304.000
Mobilier		1
Sold debitor filiale şi căpităniі cu valoarea produselor Ligii aflate asupra lor		345.152
TOTAL lei		2.279,626

Cu toate evenimentele dureroase prin care trece ţara şi neamul, constatăm cu bucurie că numărul membrilor majori şi juniori este în creştere.

Având în vedere cele constatate şi expuse de noi, în baza prevederilor art. 46 şi 47 din statut, propunem şi vă rugăm, domnilor membri să binevoiţi a da descărcarea bănească consiliului de direcţie de gestiunea sa pe anul 1943/1944.

Cenzori: (ss) inginer inspector general **I. Ghica**

(ss) ing. inspector general **N. Georgescu**

(ss) avocat **Calust Asvadurov**

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

BILANȚUL

Incheiat la 31 Martie 1944

Activ				Pasiv			
1	Casa . . . . . numerar		277.117	1	Fondul L. N. R.	1.934,473	
2	Disponibil depus la C.E.C.	703.597		2	Produsele L. N. R.	345.153	2.279.626
3	Titluri: Inzestrarea Țării și Armatei val. n. lei 727.500 =	648.954	1,352.551				
4	Garanție Soc. Gaz și Electricitate		805				
5	Împrumut filiala Constanța		304.000				
6	Filiale și Căpitănii val. materialelor		345.152				
7	Mobilier		1				
	TOTAL . .		2.279.626		TOTAL . .		2.279.626

Conturi de ordine

Diverse conturi cu sume creditoare	25.703	Diverse conturi cu sume creditoare	25.603

CONTUL DE PROFIT ȘI PIERDERE

Incheiat la 31 Martie 1944

Debit			Credit			
1	Salarii	1.043.000	1	1/3 pentru fondul de rezervă dela filiale		21.682
2	Luminat și încălzit, telefon și întreținere	505,897	2	Calendarul pe 1944		63.329
3	Furnituri și expeditii și deplasări	330.050	3	Cărți diverse		63.260
4	Confecționarea insigne, carnete și diverse . . .	359.342	4	Carnete, insigne și pavilioane		178.252
5	Conferințe, diurne deplasare, publicații și biblioteca	498.480	5	Cinematograf și diverse		286.882
6	Premit culturale interscolare, embleme, etc. . . .	185.160	6	Subvenții și donații		2.356.090
7	Diferenta neacoperită dela revistă	326.641	7	Deficitul anului acesta		278.879
	TOTAL . .	3.248.579		TOTAL . .		3.248.579

Președinte L.N.R.
V. Amiral-Adjutant
N. PĂIȘ

Secretar General
Comandor
A. NEGULESCU

Verificat bilanțul și contul de profit și pierderi și găsit conform cu registrul.

Cenzorii: Ing. Inspector general **N. Georgescu**
Ing. Inspector general **I. Ghica**
Avocat **Asvadurov C.**

Contabil, **N. Enescu**

Activitatea filialelor

BRAȘOV

In cursul anului expirat,

a) s'a dus tot timpul o propagandă intensă, în special prin publicații la ziarele locale și prin tot felul de adrese personale, pentru înscrierea de noi membri.

b) la 15.VIII s'a făcut la Poeana Brașovului, cu tineretul extrașcolar, ce se găsea concentrat în tabăra de instrucție, o serbare pentru comemorarea „Ziua Marinei".

Tot cu această ocazie s'a aranjat la sediul L. N. R. Filiala Brașov, — la Poligonul de Tragere P. P., — o expoziție, iar la Librăria Cartea Românească, s'a aranjat vitrina, care a fost ținută o săptămână.

c) conferințe, s'a ținut în acest an, numai una, — a Domnului Comandor Popescu Deveselu, în sala festivă a Liceului Dr. I. Meșota.

d) Concursuri:

— un concurs literar, cu elevii clasei a 4-a din școlile primare din oraș;

— un concurs literar și altul de desen, ținut cu elevii și elevele, — curs inferior și superior, — dela liceele din localitate;

— un concurs de lucrări manuale, ținut cu premilitarii și extrașcolarii și extrașcolarele din Municipiul Brașov.

La toate aceste concursuri s'au oferit premii de către filială, după cum și Centrala ne-a pus la dispoziție multe broșuri și diplome.

e) reprezentanții cinematografice, în acest an nu s'au mai ținut, întru cât Uzinele I. A. R., n'a mai vrut a ne pune sala la dispoziție.

f) în urma apelului ce am făcut la diferite întreprinderi, la persoanele particulare precum și la membrii ligii, s'a adunat suma de 10.900 lei, pentru a se putea duce propagandă marinărească cu mai mult succes.

Pentru anul în curs se va căuta a se duce aceiași propagandă ca și în anii trecuți, precum se va ține aceleași concursuri, care dorim a le transforma într'o „tradiție".

Este în studiu și în tratative, pentru aranjarea unui cinematograf la care se va da săptămânal filme cu subiect marinăresc, pentru școlarii de liceu și școli primare, și pentru muncitori.

Președintele L.N.R. Filiala Brașov
Consilier,
Diaconescu

Secretar
Lt. Colonel
Petrescu Cezar

C.-LUNG-MUSCEL

Această Filială a funcţionat până în prezent numai cu Subsemnatul ca Preşedinte şi Plut. Major Ad-ţie Vâlceanu Marcu casier.

Sediul la avut la Cercul Teritorial Muşcel, unde Casierul face serviciul.

Din cauza evenimentelor actuale Filiala a mai rămas cu 5 membrii majori şi 8 juniori.

Preşedinte,
Locot.-Colonel **Z. Babeu.**

CALAFAT

Cu toate evenimentele istorice şi criza din acest an, Filiala Ligei Navale Române Calafat, şi-a continuat activitatea, mult mai bine ca în anul precedent, menţionându-se în această privinţă, că BUGETUL a fost depăşit, la încasări cu suma de lei 22.150.

Constatăm cu mulţumire că această Filială, datorită activităţei depusă de personalul Căpităniei Portului Calafat, cu toată criza de astăzi a reuşit a obţine reînscrierea şi înscrierea de noi membri, atât din oraşul Calafat, cât şi din alte localităţi din ţară, de la care s'au încasat cotizaţiile la zi.

Ca întotdeauna prima noastră datorie, este de a ne îndrepta gândurile la scumpi noştri ostaşi căzuţi pe câmpul de luptă şi la membri acestei Filiale morţi în cursul exerciţiului 1943/944.

Scopul principal al L. N. R. este de a propaga, răspândi şi a întreţine în populaţie spiritul MARINARESC, a celor ce iubesc DUNAREA, MAREA şi MARINA mai cu seamă de a infiltra aceste sentimente în rândul TINERETULUI.

Filiala noastră are înscrişi în exerciţiul 1943/944, membri majori un număr de . . . . . 127, iar membri juniori 32

Total 159

Dela aceşti membri sau încasat şi cheltuit în cursul exerciţiului 1943/944 sumele după cum urmează:

INCASARI

A) Din cotizaţii, carnete, insine, suma de lei . 74.000

CHELTUIELI

a) Vărsaţi centralei din reviste, insine, carnete şi fond de rezervă din 10% asupra sumei de lei . 41.547

b) Diurne, imprimate, fond de propagandă şi reparaţii la bărci lei 22.761

Total lei 74.308

c) Fond excedent pe exerciţiul 1943/944 lei . 9.892

Total General Lei 74.200

Preşedinte,
avocat **Giuică**

Secretar,
Cantea

ISMAIL

Cu concursul dat de D-nii şefi ai autorităţilor civile şi militare din localitate filiala are în anul 1943;

133 membri majori dintre care 132 cu cotizaţie de 500 lei şi unul cu 100 lei (soţie membru).

După cum rezultă din raportul D-lor censori din bugetul pe anul 1943 s'au acoperit cheltuelile filialei şi am putut depune la fondul pentru procurări de ambarcaţiuni 20.000 lei, având în total la acest fond 30.000 lei cu anul 1942.

La data de 24 Mai 1943 s'a primit o barcă sovietică dată de Guvern. Basarabiei cu ord. No. 8807/943 comunicat cu adresa Prefecturei Ismail No. 2749/943 înreg. la No. 21/943. Barca deşi nu este în stare de navigabilitate se poate însă repara şi întreţine la transporturi grele fiind tip militar.

Serbarea de „Ziua Marinei" 15 August 1943, s'a făcut printr'un serviciu religios oficiat de un sobor de preoţi pe bordul dragorului „Amurgul" pus la dispoziţie de Comandamentul Forţelor Fluviale.

S'au pomenit eroi marinari şi în momentul când s'a păstrat un moment de reculegere s'a aruncat în Dunăre o ancoră de flori naturale.

In anul 1944.

Vom căuta să intensificăm propaganda noastră pentru scumpa noastră marină stăruind în special pentru înscrieri de membri juniori dintre elevii de liceu, gimnaziul comercial, premilitari, etc.

Ţinem strânsă legătură cu D-nii şefi ai autorităţilor civile şi militare pentru a stărui în propaganda noastră şi a ne da concursul prin înscrierea D-lor funcţionari cât şi a persoanelor civile onorabile.

Se va căuta să ne procurăm din fondul strâns special pentru ambarcaţiuni şi din ce vom mai realiza în acest scop cel puţin 2 caiace de sport, pentru tineret.

Vom interveni la Centrala LNR spre a ne trimite filme cinematografice cu subiect marinăresc spre a le rula în localitate.

Prezentăm D-lor membri contul de gestiune pe anul 1943 în sumă de lei 102.158 la venituri cuprinzând şi soldul dela 31-3-943 lei 17068 şi la cheltueli aceiaşi sumă cu realizarea unui sold de 14788.

Proectul de buget pe anul 1944 prevede un număr de 100 membri majori şi se totalizează la venituri şi la cheltueli cu suma de lei 61.000.

Preşedintele filialei
Indescifrabil

Secretar
I. Mihailescu

TIMIŞOARA

Din 2.VIII.1942 şi până la 31.XII.1943 adică 17 luni, s'au realizat 3 serbări cu rezultat moral şi material.

Tot în acest interval de tiimp, s'au înscris un număr de 330 membrii, fapt îmbucurător, având în vedere sporirea continuă a membrilor, în speciali juniori.

Au fost 10 şedinţe de comitet, 2 prezidate de dl. General Constantin Deliceanu, preşedintele filialei L.N.R. Timişoara, şi restul cu procură de dl. Colonel Madamcovici, vicepreşedintele filialei, şi dl. subprefect Dr. Marcu.

Au fost organizate 2 concursuri de canotaj inter oraşe Timişoara-Arad, idem concursul de înot, woley şi Polo, în care membrii noştri au cucerit trofee.

De Ziua Apelor, s'a oficiat un serviciu religios, comemorându-se eroii marinei noastre.

Ziua de 15.VIII.1942 s'a serbat cu un fast deosebit, s'a aruncat ancora cu flori, au trecut în revistă un număr de 160 membrii în bărci, prin faţa autorităţilor de pe malul apei la „Clubul Renaşterea". S'au donat 2 cupe, una Clubului C. S. R. Renaşterea şi una Clubului Sportiv C. F. R.

S'au instruit 30 instructori de înot, membrii juniori L. N. R. şi s'a ridicat un catarg cu flamură.

S'a instalat o placardă cu inscripţia „L.N.R. filiala Timişoaara", la sediul de vară „Grădina Renaşterea".

Notăm că membrii L. N. R. filiala Timişoara, activează tot timpul„ pe teren de propagandă marinărească.

TG.-OCNA

1. Introducere.

Cu începere din acest an, Filiala Tg. Ocna păşeşte în al treilea an dela înfiinţare. Deşi situaţia a fost grea; totuşi, filiala şi-a continuat activitatea urmărind cu linişte posibilitatea să răspândească şi să întreţină dragostea pentru viaţa marinărească.

2. Reculegere.

In cursul anului, controlorul M. Păvăloiu fost cenzor în comitetul de conducere al filialei a decedat, ceeace a produs o pier-

dere pentru noi fiind unul care putea să ne sprijine foarte mult.

3. Cooptări de membri.

In cursul anului au fost cooptaţi: Dl. Prof. N. Cosma ca secretar al Filialei, Dl I. Mican ca cenzor şi Dl I. Dochiţescu casier.

4. Convocări.

Potrivit directivelor date de subsemnatul, comitetul de conducere n'a fost nevoie să se convoace decât în patru rânduri.

5. Evenimente.

Membri filialei au urmărit cu mult interes felul cum şi: a îndeplinit Marina Regală Română misiunea în actualul războiu.

6. Conferinţe.

Din cauza situaţiei, majoritatea de membri fiind concentraţi nu s'a putut desfăşura o activitate mai intensă. In ziua de 18.II. 1944 Dl Comandor Ioan Tănase dela Comandamentul Marinei şi-a desvoltat la **Tg.** Ocna subiectul **„Comerţul şi Marina noastră"**, urmat de două filme cu subiect marinăresc. Tot sub auspiciile Filialei aceaşi conferinţă a fost desvoltată în ziua de 17.II.1944 la Comăneşti.

7. Concursuri.

In ziua de 11.II.1944 s'a ţinut la Şcoala Profesională din Tg.-Ocna, concurs, dându-se ca subiect „Ce ştiţi despre mare". Rezultatul a fost următorul: Eleva Iancu Angela din cl. IV-a premiul 1; eleva Ursache Maria din cl. V-a premiul 2, eleva Doliş Valentina din cl. 3-a premiul 3; elevelor premiante li s'au dat câte o diplomă şi un tablou, reprezentând o navă cu pânze. Rugăm ca elevele premiate să fie publicate în revista Marea Noastră pentru juniori. Regretăm că n'am putut obţine şi fotografiile lor.

8. Ziua marinei.

A fost sărbătorită printr'un serviciu divin la Catedrala Precista, la care au luat parte autorităţile civile şi militare. Cu această ocazie S. S. Protoereu I. Matei, membru al filialei, a rostit câteva cuvinte cu privire la jertfa marinarilor.

9. Membri corespondenţi.

Deşi filiala noastră are membri mai mulţi decât numărul prevăzut de art. 48 din Statut; suntem de părere ca Dl profesor de istorie N. Cosma, să fie numit membru corespondent.

10. Incheere.

Faţă de situaţia în care ne găsim, membrii filialei şi-au dat toată osteneala să facă faţă şi să răspândească încrederea, pentru felul cum Marina Regală Română, şi-a făcut datoria şi cum îşi îndeplineşte misiunea ce o are în actualul război.

Preşedintele Filialei,
Colonel **Gh. Enescu**

Secretar, **N. Cosma**

TULCEA

Activitatea Filialei în acest an, după 12 ani de activitate expunem membrilor propaganda şi realizările ei pe anul 1943.

Numărul membrilor în acest an faţă de cel din anul trecut aproape se menţine, însă veniturile sunt mai mari, bugetul de venituri fiind de lei 92.027.

Ambarcaţiunile Filialei datorită subvenţiei dată de Prefectura Tulcea au fost reparate şi puse la dispoziţia tineretului pentru şcoala de canotaj. frecventând un număr destul de mare al tineretului.

Ziua Marinea 15 August 1943 a fost serbată cu un deosebit fast conform programului întocmit, pentru care au dat concursul toate autorităţile.

In anul ce vine 1944 se va căuta a se face o întinsă propagandă pentru înscrieri de noi membrii şi mai ales pentru tineret.

Prezentând D-lor membrii gestiunea pe anul 1943 şi proectul de buget al Filialei pe anul 1944 în sumă de lei 45.200, care este făcut pe baza eventualelor încasări ce se vor realiza.

Aducem membrilor de conducere mulţumiri pentru munca depusă.

Preşedinte, Prefectul jud. Tulcea
Colonel, **N. Ghica**

(Continuare din pag. 59)

Această completare a acţiunii navale cu cea aeriană se va face repede, căci marina a avut ea însăşi, în concepţia ei elementul viteză. Lupta între tun şi cuirasă există de mult în marină, iar constructorii navali îşi bat de zeci de ani capul, cum să realizeze mai bine compromisul între cele trei elemente antagoniste: blindajul — putere ofensivă — viteză.

Dificultatea mare ce s'a întâmpinat până acum consta din raza de acţiune scăzută a avionului de vânătoare, care nu putea însoţi escadrele pe mare. Din această necesitate s'a născut nava port-avion, menită să transporte terenurile de aterisaj ale aviaţiei în largul mării.

Astăzi însă, când se cunoaşte avionul de vânătoare cu mare autonomie, această problemă va fi mai puţin acută şi forţele navale vor fi în măsură să-şi cucerească cerul, întocmai ca orice armată terestră.

Dar după cum, în războiul terestru, cucerirea teritoriului se face — în ultimă analiză — tot de infanteria care vine să pecetluiască victoria, punând stăpânire cu piciorul pe terenul cucerit, tot astfel, în războiul naval, nava de suprafaţă va fi acea care va aduce sancţiunea definitivă, punând stăpânire, prin prezenţa sa şi a echipajelor sale, pe fructul victoriei. Campania din Norvegia, precum şi acţiunile japoneze din Pacific, sunt strălucite exemple ale acestei colaborări aeronavale, în care flotele au demonstrat cu sacrificii splendide, principiul pe care îl enunţăm mai sus.

Convocare

Membrii Ligii Navale Române sunt convocaţi în adunare generală anuală pentru ziua de Joi 18 Mai orele 16 1/2 la Sediul Centralei L. N. R. — Strada Spiru Haret Nr. 6, când se va desbate următoarea ordine de zi:

1) Darea de seamă asupra activităţii Ligei Navale Române pe anul 1943/44.

2) Descărcarea consiliului de Direcţie de gestiunea pe 1943/44.

3) Fixarea cotizaţiei şi cotei Filialelor pe anul 1943/44.

4) Votarea proiectului de buget pe anul 1944/45.

5) Cooptări de noi membrii în Comitetul Central.

6) Proclamarea de membrii de onoare.

7) Alegerea cenzorilor.

PREŞEDINTE L. N. R.
V. Amiral N. PĂIŞ

Secretar General L. N. R.
Comandor A. NEGULESCU

† V. AMIRAL M. GAVRILESCU

Inimosul membru al comitetului nostru central ne-a părăsit! Nu putem mai bine a-i oglindi viaţa de cât redând cuvântările ce s'au ţinut cu prilejul tristei ceremonii a înhumării.

Cîvântul d-lui C. Amiral Al. Stoianovici Comandantul Forţelor Navale Fluviale

Indurerată Familie!
Intristată Adunare!

D-zeu, Cel A-tot-puternic, care rânduește toate, a voit să cheme în Ceruri pe cel care în viață a fost Vice-Amiralul Mihail Gavrilescu.

Adunați în reculegere lângă rămășițele sale pământești, toți acei cari l-au cunoscut în viață și l-au apreciat, toți cei cari au fost subalternii lui și l-au stimat,

† V. Amiral M. Gavrilescu

ne facem o pioasă datorie de a-i prezenta astfel, în aceste clipe de despărțire — ultimul nostru salut.

Se desparte și pleacă acum dintre noi, acela care mereu s'a străduit și s'a frământat pentru progresul Marinei noastre și cu devotament și-a închinat pentru aceasta, toată activitatea sa de marinar convins.

Născut în Comuna Bivolari din Jud. Iași la 7 Noemvrie 1872 — după ce termină școala copiilor de marină și liceul militar din Iași, intră ca elev, la 10 Iulie 1892, în școala pregătitoare de Artilerie și Geniu făcând parte din prima promoție de ofițeri proveniți din această școală.

La 10 Iulie 1894 este înălțat la gradul de Sublocotenent de marină și continuă a urma Școala Specială de Artilerie și Geniu — pe care o termină cu succes in Sept. 1896, find apoi repartizat la Divizia de Mare.

Chiar de la începutul carierei sale de ofițer de marină se distinge ca un ofițer valoros și de viitor și este apreciat elogios de șefii săi.

La 8 Aprilie 1897 este înălțat la gradul de Locotenent și mutat în Arsenalul Marinei.

Dotat cu alese însușiri intelectuale și sprijinit pe o temeinică pregătire de bază, încă de tânăr, Amiralul Gavrilescu a fost atras de latura științifică a armei sale — aplicațiune pe care și-a desăvârșit-o în tot timpul carierei sale strălucite.

E desigur interesant de a releva că prima sa comandă de navă a fost aceea a șalupei torpiloare „Trotușul" în 1897, după care a făcut apoi serviciul pe rând în restul carierei aproape la toate unitățile și navele Marinei noastre. Astfel în 1899 este ambarcat pe Crucișătorul „Elisabeta" ca ofițer cu navigația.

Aplicațiunea sa spre studii si spre latura technică a armei se face mai remarcată.

In iarna 1900 este profesor la Școalele Marinei-Galați iar în Aprilie 1900 este trimis la studii în Marina Austriacă unde urmează și termină elogios Școala de torpile din Pola. In continuare este atașat în Marina Austriacă pentru studii în anii 1900-1901.

La 28 Noemvrie 1902 este înălțat la gradul de Căpitan.

La Divizia de Mare în campaniile de vară toată activitatea sa este îndreptată cu mult zel la formarea Școalei de torpilori pe baza cunoștințelor speciale căpătate la Pola.

In 1907 este ambarcat ca secund al Bricului „Mircea" iar apoi este trimis la uzinele Skoda și Stabilimentele St. Chamond pentru supravegherea fabricațiunei materialului de artilerie comandat de marină la aceste uzine pentru noile monitoare și crucișetorul „Elisabeta".

Inapoiat în țară, îndeplinește în 1908 funcția de șef al Serv. Artilerie la Comandamentul Marinei — Galați — dată fiind pregătirea și priceperea sa și ca artilerist.

La 7 Aprilie 1909 este înălțat la gradul de Lt. Comandor.

In 1910 — dela Aprilie până în August — este din nou trimis la Uzinele Skoda (Pilsen) pentru supraveghere și recepționare de munițiuni și artilerie.

In 1913, în campania din Bulgaria, a luat parte în calitate de comandant al Monitorului *Kogălniceanu*.

La 1 Noemvrie 1914 este înălțat la gradul de Cpt. Comandor și în acest grad intră în răsboiul de întregire din 1916 având comanda Diviziunei ușoare de Canoniere la Dunăre.

La 1 Sept. 1917 este înălțat la gradul de Comandor iar în 1920 a fost trimis în Italia pentru a primi și aduce în țară 7 torpiloare din fosta Marină Austriacă iar în 1921 la Novisad (Jugoslavia) pentru a aduce în țară 3 monitoare ex-austriace.

La 1 Oct. 1921 este înălțat la gradul de C'Amiral și i se încredințează comanda Divizia de Dunăre.

In 1925 este numit Comandant al Div. de Dunăre, unde rămâne până în Noemvrie 1931, când trece în rezervă pentru limită de vârstă.

In rezervă, este înălțat la gradul de Vice-Amiral la 1 Ianuarie 1932.

Până în ultima clipă și-a iubit cu pasiune arma pe care și-a ales-o și-a îndrăgit-o din primii ani ai adolescenței sale.

Fiind în Școala copiilor de marină ambarcat pe Bricul „Mircea" a înfruntat și el memorabila furtună din Mai 1888, furtună pe care mai târziu în 1928,

după 50 ani, a ținut s'o comemoreze într'un cadru de înălțătoare sărbătoare.

Fire entuziastă, la care se adaogă totdeauna un optimism nemărginit, Vice Amiralul Gavrilescu a fost în Marină un vecinic animator către realizări mai bune, mai desăvârșite.

Cu o inteligență fără astâmpăr și cu o imaginație fecundă, a dorit mereu cu toată pasiunea desvoltarea Marinei care i-a fost dragă și a contribuit prin activitatea sa stăruitoare, la progresul technic al diferitelor arme, în special torpilele și artileria.

Uneori a fost poate neînțeles de cei din jurul său — dar aceasta este în deosebi soarta acelora cari trecând peste orizontul de moment, năzuesc spre realizări mai largi, mai cuprinzătoare — și Vice Amiralul Gavrilescu a fost unul dintre aceștia.

Din acest punct de vedere, insufleţita sa carieră va rămâne în Marina noastră o luminoasă cale deschisă urmașilor cari au chemarea a păși mai departe pe calea desvoltărei technice a diferitelor arme.

De aceia, *Marina Regală* aduce astăzi în fața mormântului proaspăt deschis al Vice Amiralului Mihail Gavrilescu prinosul său de recunoștință și de cinstire a memorie sale.

Indureratei familii îi mărturisim sentimentele noastre de afecțiune și împărtășim durerea ce încearcă astăzi în pierderea a aceluia care a fost nu numai un distins militar ci și un duios și iubitor părinte.

In aceste triste clipe de despărțire cu inimele cernite, cu pioșenie ne plecăm frunțile în fața aceluia care a fost Vice Amiralul Mihail Gavrilescu și cu creștinească smerenie grăim: „odihnească în pace!"

„Să-i fie țărâna ușoară".

Cuvântul Ligii Navale Române prin d. Comandor A. Negulescu

S'a deslipit de viața pământeană, pentru a se întâlni cu marinarii care au luptat pentru propășirea marinei noastre, Vice-Amiralul Mihail Gavrilescu, unul din cei mai inimoși camarazi.

Născut în 1872, de copil a simțit acea chemare a mării, care l-a hotărît să intre în minunata școală a copiilor de marină, unde pe lângă un harnic elev la carte, s'a dovedit a fi și unul din cei mai sprinteni la mare, fiind veșnic pe cea mai de sus velă, la Rândunică, de unde a înfruntat și ciclonul din 1888, suportat cu atâta vrednicie de bricul Mircea.

In 1894 termină cu brio școala de artilerie, geniu și marină, făcând parte din prima promoție de marinari din acea școală națională care a dat atâția excelenți marinari.

Pentru meritele sale a fost trimis ca locotenent, grad ce l-a obținut în 1897, să se specializeze la școala de torpile din Pola, unde a stârnit admirația care se răsfrângea asupra neamului nostru românesc întreg.

Reîntors în țară, urcă vertiginos treptele erarhiei, — căpitan în 1902, locot. comandor în 1909, căp. comandor în 1914, comandor în 1917 și contr'amiral în 1921.

Cu spirit de torpilor, adică neastâmpărat, viu și viguros, a imprimat un curent nou în specialitatea sa: a fost cel dintâi care a făcut lansări reale contra navelor, cel dintâi care a reușit să rezolve problema folosirii torpilelor automobile la Dunăre, problemă nerezolvată de dascăli lui dela Pola.

Pentru cunoștințele lui technice, i s'a încredințat diferite misiuni în străinătate, spre a supraveghea construcția de tunuri la Scoda și de torpile la Fiume.

Același neastâmpăr l-a caracterizat întreaga carieră, de pe vremea când era numai comandant de torpilor, până la aceea când a ajuns comandantul Diviziei de Dunăre.

El a reîntronat tradiționalele maiale dela Țiglina, unde la 1 Mai se adunau toți ofițerii și maeștrii cu familiile lor, spre a strânge și mai mult legăturile din marea familie marinărească.

Tot el a fost inițiatorul sărbătoririi a 40 ani dela furtuna din 1888, făcând pe cei bătrâni să retrăiască acele vremuri de romantism al velelor, iar pe cei tineri să cunoască pe venerabilii veterani care au creat „spiritul Mircea", Cu toată vârsta înaintată, s'a urcat în arboradă până la Rândunică, unde își avea postul atunci.

Același Amiral Gavrilescu a dat fericita idee a sărbătoririi decanilor marinei la Țiglina, — amiralii Coandă și Eustatziu, — ca tineri și bătrâni să cinstească pe cei și mai bătrâni.

Tot Amiralul Gavrilescu a stăruit ca să apară în volum minunata lucrare a savantului său profesor Colonelul Drăghicescu și soarta l-a ajutat să nu închidă ochii înainte de a vedea acest vis împlinit.

Ca om avea toate însușirile marinarului desăvârșit și ale unui om de caracter: inteligent, viteaz, cinstit, harnic, stăruitor, vesel, bun tată de familie, exemplu viu pentru toți cei care l-au cunoscut sau care au avut fericirea să-l aibă comandant sau profesor.

Ca președinte al filialei Ligii Navale din Galați și ca membru în comitetul central, a luptat din răsputeri pentru ca marina noastră să fie cât de curând la înălțimea nevoilor țării și a iscusinței marinarilor noștri. Era unul din cei mai inimoși membri, cu propuneri interesante, toate realizabile.

In numele membrilor Ligii Navale Române aduc prinos de recunoștință și admirație celui care viața întreagă a închinat-o marinei, în carieră ca ofițer, în sânul asociației ca înflăcărat propagandist.

Alături de încercata familie, ne ridicăm ochii spre cer și zicem:

Domnul să-l odihnească!

Cuvântul d-lui Comandor N. Ionescu-Johnson

MUZEUL MARINEI ROMÂNE

Scump și iubit prieten,

După o prietenie netulburată de peste o jumătate de veac, azi nemiloasa moarte, ne desparte, ca tu să pleci în lumea și viața veșnică, iar eu să mai rămân, — până la revedere — în lumea și viața trecătoare de aici.

Ferice de tine că te desparți de răutățile lumei aceștia și te duci acolo, unde nu este nici ură, nici invidie, nici răutate.

Ai fost drept, ai fost bun, ai fost milos, ai fost cinstit și ți-ai făcut pe deplin datoria, atât către țara ta, pe care ai servit-o cu drag și devotament o viață întreagă, atât aci la noi, cât și în streinătăți, de unde ai culeș laude și distincțiuni de înaltă considerare spre înălțarea Patriei.

Ți-ai făcut datoria către Regele și conducerea țărei tale, și față de camarazii tăi, pe cari i-ai iubit, i-ai prietenit și i-ai sfătuit, și pe ale căror merite, totdeauna le-ai apreciat și susținut, desmormântând și punând în valoare operile de neîntrecută însemnătate a camarazilor tăi mai bătrâni, cari n'au avut vreme și putința de a le desăvârși, cum a fost neîntrecutul

savant şi marinar Colonelul Drăghicescu, profesorul tău şi al meu.

Ţi-ai făcut şi sfânta datorie faţă de familia ta, căreia i-ai sacrificat toată tinereţea şi viaţa ta.

Ai luptat din greu, dar ai realizat cea ce doreiai: *„fericirea celor doi îngeraşi,* nevâstnici pe cari nedreapta soartă ţi-i a lăsat de timpuriu în viaţă, fără ajutorul şi dragostea celei care şi-a împărţit viaţa cu tine.

Pe timpuri grele, de restriste şi războae, ai ştiut şi ai reuşit să le dai prin grija şi dragostea ta părintească, *fericirea lor de azi.*

Mergi cu bine şi mulţămit scump şi drag prieten, care în vâltoarea acestei lumi invidioase ai rămas departe de răutăţile ei, şi n'ai agonisit decât *comori sufleteşti,* pe cari nimeni nu ţi le-a putut fura, şi pe cari azi le laşi moştenire, — *singura moştenire,* — celor două odrasle dragi ale tale: Ariana şi Lidia.

Cinstea ta, munca ta desinteresată şi folositoare armei nobile cărei te-ai devotat, vor rămâne pildă camarazilor tăi mai tineri, mai cu seamă în aceste vremuri de atâtea grozăvii, răutăţi şi uitări de sine.

Dumnezeu să te primească şi să te aşeze între luminaţii Săi, pentru că ai ştiut ca în viaţa ta, atât de greu încercată, să înalţi sufletele şi să preamăreşti Divinitatea, muncind cu drag, cu credinţă şi cinste neîntrecută, ca să ajungi la treptele cele mai înalte ale vieţei.

Dumnezeu să te ierte, şi să aibă în paza sa, pe cei dragi ai tăi, rămaşi fără căldura sprijinului tău părintesc.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI,
IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
ÎMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 54, sobar dee teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%, telefon 2.07.57.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente. B-dul Elisabeta No. 34.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLERU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7,

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31 tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRÂNG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.
CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANA: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.
FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.
IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.
GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.
TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.
RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TARGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.
TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.
Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARA „Renaşterea", numai vara, 20%.
Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 160
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor Marius Verbiceanu şi Christian Teodorescu . . . „ 200
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Maşini marine, de Căp. Ing. Halus . . . . . „ 1500
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Războiul de croazieră, de Caius Brediceanu . . . „ 200
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 20

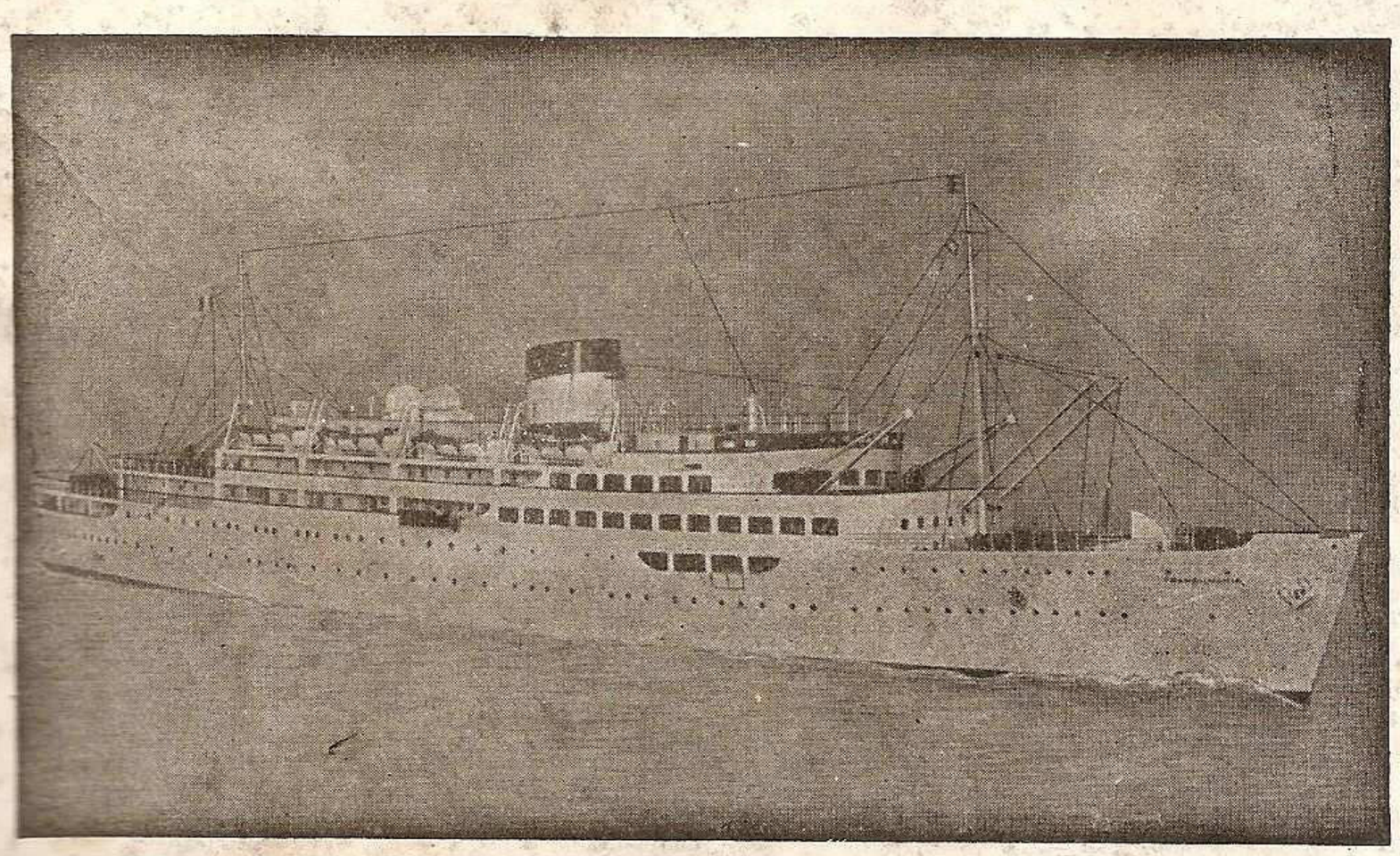
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . Lei 20
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu Paul . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Plaja satului — Sporturile de apă la sate de Apostol D. Culea şi Prof. Victor Cojocaru . . . . „ 80
I. Gr. Perieţeanu, poet al mării, de Al. Bilciurescu . „ 30
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 120
Insigna L. N. R. . . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

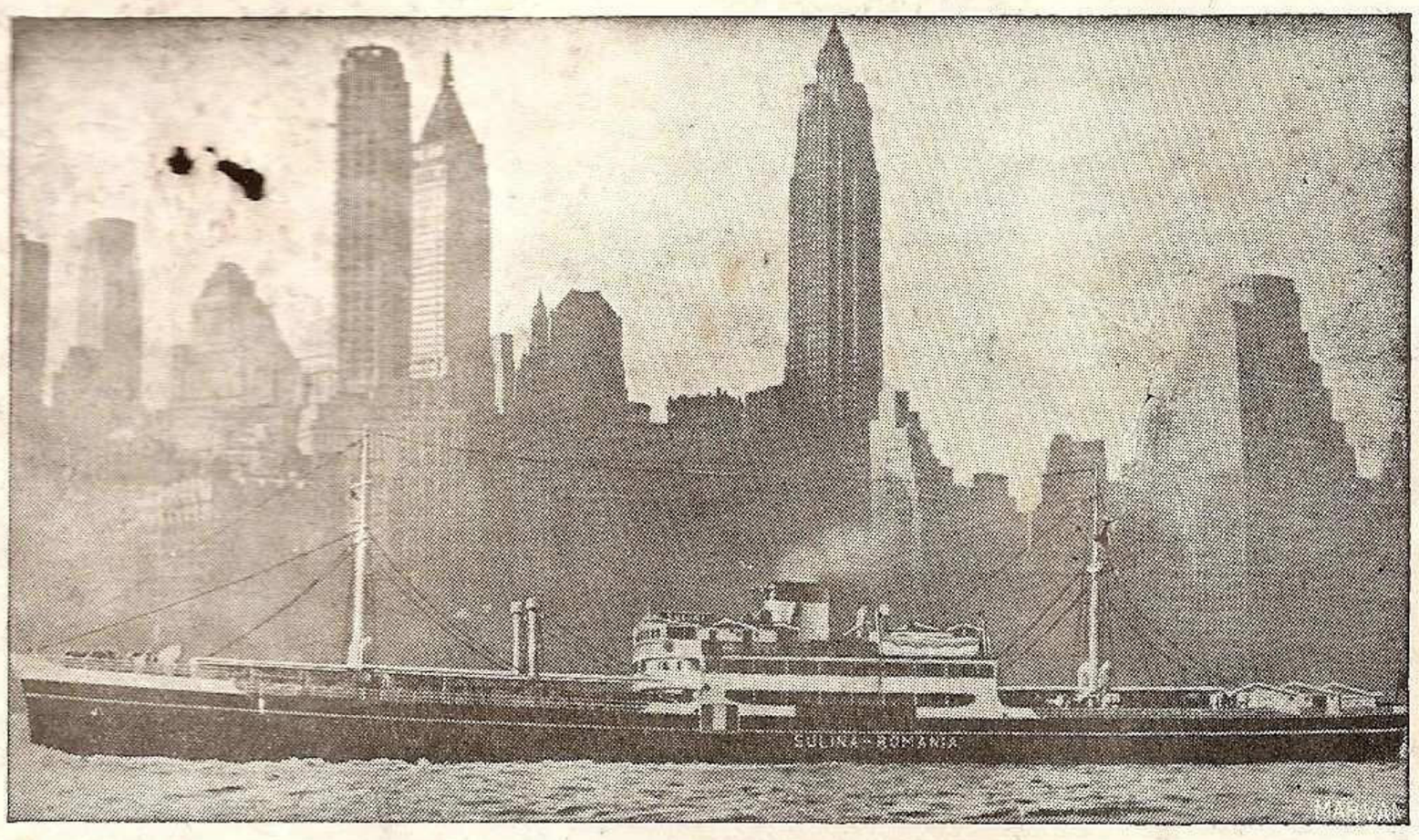
DIRECŢIUNEA GENERALA:

BUCUREŞTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 şi 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

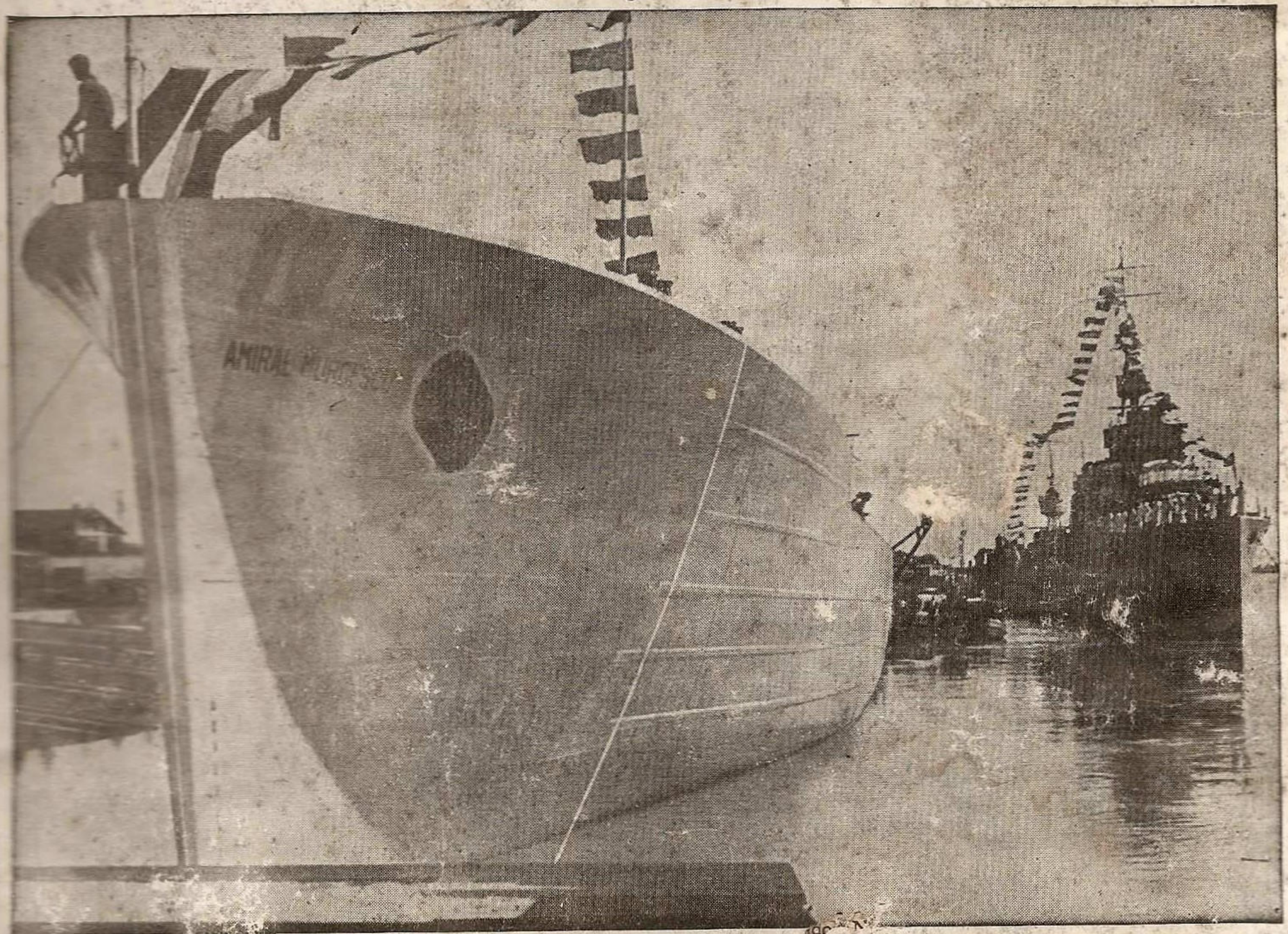


Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2,18,26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27,65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 8 — București II

Domniei-Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

ARTICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

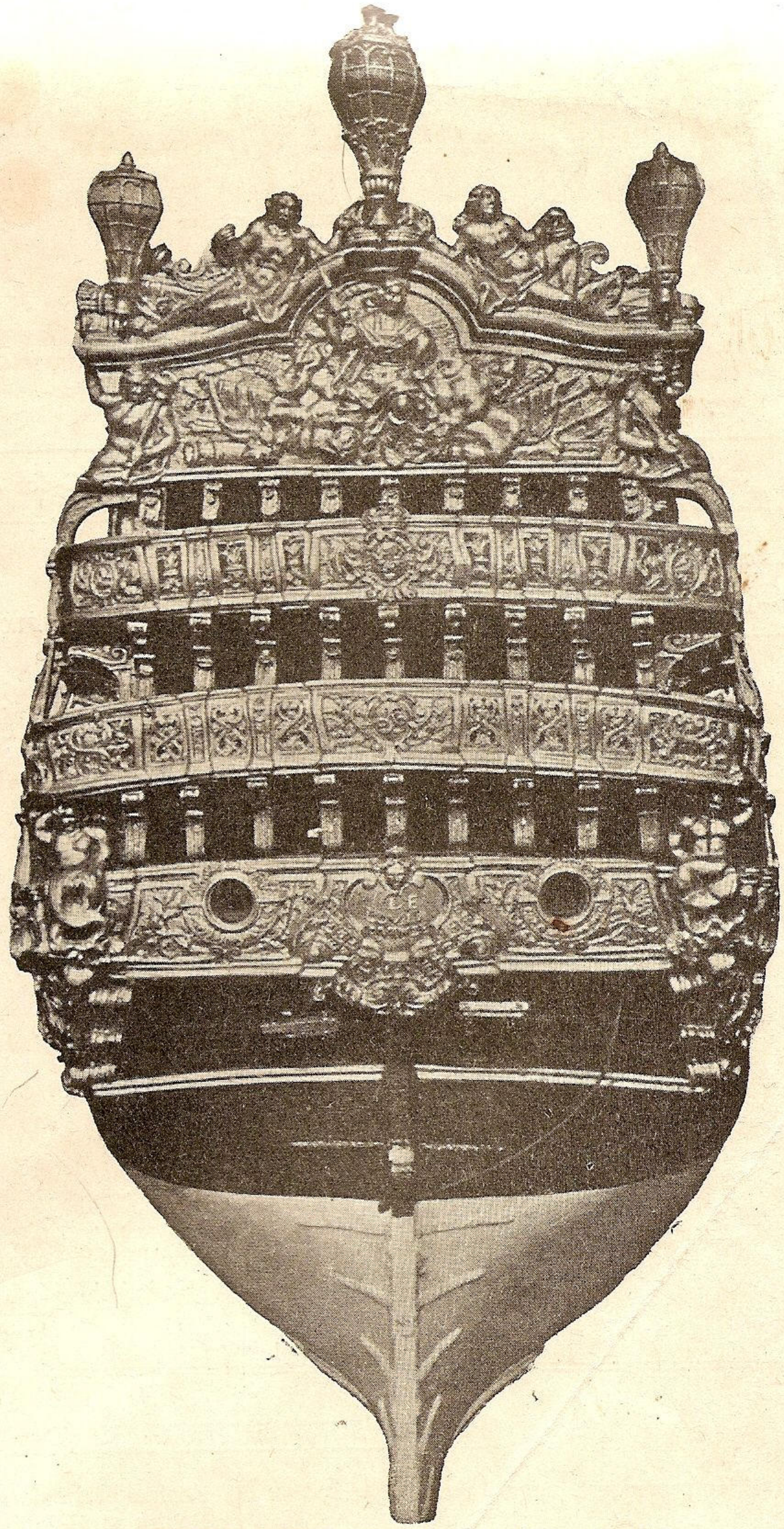
LEI 60

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)



MARINA VECHE: MINUNATA PUPĂ
A VASULUI DE LINIE FRANCEZ „ROYAL LOUIS".

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIII, Nr. 5—12

MAI-DECEMBRIE 1944

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU

Numărul 5–12

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Mai / Decembrie 1944

CUPRINSUL:

L. N. R.: Noul Ministru al Marinei . . . . . pag. 77
Lt.-C-dor Popescu Deveselu: Credinţa marinarilor . „ 78
Locotenent C. Coşereanu: Istoricul Navigaţiei Fluviale Române . . . . . „ 80
Ing. N. Saegiu: Marina, Aviaţia şi Omul . . . . „ 84
* * * : Ziua Marinei . . . . . „ 86
Scarlat Preajbă: Recenzii . . . . . „ 89
Leniţi Munteanu: Nostalgia Mării . . . . . „ 93
Dan Petrescu: De ziua marinarilor . . . . . „ 93
Sergent Ion Plopu: Pastel Dunărean . . . . . „ 94
Căp. C-dor Florian: Marinar dela munte . . . . . „ 94
Lt. Epureanu: Sportul nautic . . . . . „ 95
* * * : Informaţiuni . . . . . „ 99
Necrolog: † Lt. C-dor H. Ringhiopol . . . . . „ 103
† Lt. C-dor C. Constantinescu . . . . „ 103
† Barba Iani . . . . . „ 104

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 2000

Pentru particulari . . . . . Lei 500
Pentru străinătate . . . . . Lei 1000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 300 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 170 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON No. 15, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 170 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 170 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2.000.—
3 luni	10.000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Vremea; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Românului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare și Avia.

Reviste strine: L'Illustration; L'Illustrazione Italiana; Nautica Italiana; L'Italia Marinără.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 54, sobar dee teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%, telefon 2.07.57.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente. B-dul Elisabeta No. 34.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLERU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7,

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

Noul Ministru al Marinei

In fruntea subsecretariatului de Stat al marinei a fost aşezat un marinar, d. VICE - AMIRAL ION GEORGESCU' *vice-preşedintele Ligii Navale Române.*

A vorbi despre personalitatea tânărului şi distinsului dregător al Statului socotim de prisos: ne-am făcut aceastâ plăcută datorie atunci când i s'a încredinţat comanda Marinei Regale. Felul cum a corespuns tuturor aşteptărilor în acest înalt post de încredere este o chezăşie că va reuşi, în actualele împrejurări, să ducă la bun liman întreaga noastră marină militară şi comercială.

De aceea ne mulţumim a reproduce recentul interview-program acordat ziarului „Semnalul", din care să se vadă planurile pentru viitor pe care-l dorim cât mai apropiat.

Desigur, —ne spune d. vice-amiral Ioan Georgescu, ministru supsecretar de Stat al Marinei,— trăim vremuri aspre. In aceste zile cenuşii trebue să ne oţelim forţele şi încrederea în noi pentru a reuşi să refacem tot ce s'a pierdut.

Marina urmează o condiţie specială, cu totul specială pentru că în toate compartimentele ei trebuie să ne trudim pentru a o reface...

In momentul de faţă, noi cei din conducerea marinei româneşti dorim să ne asigurăm baza colaborării cu aliaţii noştrii, şi prin aceasta, înţeleg, în primul rând, *colaborarea sinceră, leală şi largă, cu U.R.S.S. atât în marina militară în care suntem camarazi de arme întro luptă comună de eliberare, cât şi în cea comercială în care trebue să asigurăm schimburilor economice o viaţă trainică.*

Cu aceleaşi bune intenţii ca şi ale noastre, pentru o temeinică conlucrare. Comandamentul Sovietic a trimis printre noi un contra-amiral, pe *d. Bogdenco,* ale cărui manifestări îl arată, în postul de vice-preşedinte al comisiei de Armistiţiu, în care va lucra la noi, ca pe un amic înţelegător şi al nevoilor noastre.

Cu d-sa şi prin spiritul care-l animă sperăm să păşim la realizarea primului mare capitol din programul ce ne-am propus: reluarea activităţii marinei militare, şi a celei comerciale-fluviale.

Este dela sine înţeles că navigaţia fluvială are, atât pentru noi cât şi pentru buna desfăşurare a aprovizionării trupelor armatei roşii pendinte de Comandantul sovietic din acest sector al războiului european o însemnătate de prim ordin şi că efortul nostru se va concentra pentru reorganizarea navigaţiei fluviale, arteră principală pentru stimularea transporturilor şi a desvoltării ecnomice şi militare, în deopotrivă măsură.

D. VICE-AMIRAL I. GEORGESCU
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei.

Mai târziu ,—asta înseamnă atunci când formele juridice decurgând din convenţia de armistiţiu şi cele consulare o vor îngădui, riscurile de război fiind şi ele reduse la minimum posibil,— vom relua navigaţia vaselor comerciale depe mare cu o primă ţintă Bosforul, navigaţie pe care s'o împingem până la Marea Egee şi chiar în Mediterană, pe vechile rute pe cari marinarii români au şlefuit un prestigiu şi au afirmat o tradiţie.

Dotarea şi înzestrarea marinei româneşti este ultimul mare punct al programului cu care pornim la drum, un lung drum, anevoios, în care am convingerea că aliaţii noştri şi prin aceasta îi înţeleg în primul rând pe camarazii sovietici, umăr la umăr, în aceiaşi cadenţă spre libertatea comună, vom acoperi programul de refacere şi de afirmare marinărească, afirmare deplin meritată de un corp ofiţeresc bine pregătit şi de ostaşi cu o disciplină sănătoasă a navigaţiei, a spiritului militar şi cu o instrucţie bine întreţinută".

Un om depe mare şi-a schiţat programul. A fost în dorinţa lucrurilor mai bune, mai depline, mai certe, mai mult mărturisirea unui ideal...

Năzuinţa marinarului, dorinţa comandantului, nădejdea patriotului.

Căci vice-amiralul Ioan Georgescu, până la 23 August, comandant al marinei de război, este unul dintre membri eroicului mănunchiu de patrioţi cari au desăvârşit actul istoric al înlăturării dictaturii, al isgonirii nemţilor.

Fie ca şi în postul pe care-l ocupă, acum, să-şi realizeze programul.

Liga Navală Română, expresiunea năzuinţelor marinarilor, iubitorilor apelor şi cunoscătorilor problemelor marinăreşti, urează domnului Vice-Amiral Georgescu ca trecerea sa pe la departamentul Marinei să fie una din cele mai frumoase pagini al istoriei marinei noastre.

Din credința Marinarilor

se întăreşte credinţa Neamului

de Lt. C=dor Popescu=Deveselu *)

Astăzi mai mult ca oricând, marinarii români își îndreaptă ruga fierbinte către *Maica Domnului* și în *„Maica prea Curată și Pururea Fecioară Maria"* își pun ei toată nădejdea de fiecare zi, că vor fi ajutați în drumurile lor pe mare.

Ca ei și cu ei, se cuvine să se roage astăzi fiecare din neamul nostru: ca ei și *pentru cei duși în adâncuri pentru ei,* să cade să ne îndoim genunchii în fața altarelor; ca ei și dela ei va trebui să se întărească credința neamului într'o viață mai intensă pe mare.

Pentru întărirea acestei credințe încerc să deapăn gând marinăresc despre nemărginitul de apă sinelie și despre ce represintă astăzi marinarii noștri peste unda sa.

Marea?! Apa albastră, în a cărei imensitate se scaldă pământul de mii și mii de ani. Din culoarea aceasta, aidoma cu a cerului se nasc întrebările fără sfârșit, se naște groaza de necunoscut, se naște iubirea de aventură și se înfiripează chiar speranța apropierii de Dumnezeu.

Iubitorii de mare au dorit-o ca pe o zână din basmele copilăriei; dar închiși în depărtarea lor nu au înțeles-o niciodată.

Cunoscătorii întinsurilor albastre au devenit credincioșii Zeului Neptun și s'au apropiat mai mult de înțelesul universal al iubirii între oameni.

Sclavii drumurilor fără urmă, de pe munții de apă în frământare de valuri nebune, au purtat obiceiurile oamenilor dela triburi la triburi și dela popoare la popoare și astfel au pregătit înfrățirea dintre fiii Creatorului.

Prea au fost puțini și unii și alții, și astfel generațiile veacurilor au rămas peste veacuri departe de binefacerile nemărginitului sineliu.

De aceea iubirea de mare a rămas un leit motiv de vis nesfârșit; cunoașterea apelor s'a rezumat la câteva maxime ale marilor navigatori și amirali; iar sclavii năbădăioaselor valuri s'au trezit întotdeauna huliți și neînțeleși în prietenia lor, dată fără precupețire primului întâlnit.

Dacă muritorii ar lua Biblia, cea neînțeleasă și totuși plină de înțelesuri, ar citi-o cu luare aminte și i-ar căuta sensul, ar desprinde chiar din cuprinsul ei însemnătatea mării în univers. S'ar vedea acolo că templul lui Solomon, operă de artă și loc de închinare într'o credință, nu putea să fie durat dacă nu erau navele și marinarii regelui Hiram, care să transporte cedrii Libanului din cetatea Tigrului în portul Iaffa.

Cine a înțeles dintru început acest sens al drumurilor pe ape, și-a ușurat viața tocmai prin frământarea cu unda sinelie.

De altfel marea și toate apele pământului dau mult de lucru celor ce se încumet să le înfrunte. *Nici o meserie din lume nu cere atâta încordare de voință pentru ajungerea la liman.* Dar satisfacția muncii este mare cât frumusețea nemărginitului de zări albastre. Deaceea marea este o întrebare, este un dor și este încă mai mult decât atâta.

Pentru cine o cunoaște bine și se împrietenește cu ea, este nemărginit câmp de încordare în muncă și nesecat isvor de bogăție.

Toate popoarele pământului care au căutat-o ca prietenă, au lăsat o dâră luminoasă de civilizație, a cărei strălucire trăitoare și astăzi ne îndeamnă să luăm vaporul și să alergăm să-i cercetăm și admirăm urmele.

Cărțile de știință spun că în apele mării se cuprinde aur, aur foarte mult. Nu putem contrazice descoperirile cercetătorilor de laborator; dar adevărul cel mare este că pe unda apelor se găsește aur la fiecare pas; fiindcă în ocean „banii se găsesc pe toate cărările". Drumurile mărilor au făcut bogăția popoarelor și întotdeauna calea apelor a creat desvoltarea cetăților ce au făcut istorie. Toate cărările lumii duceau într'un timp la Roma Eternă; dar cele mai pline de bogății, purtate dinspre îndepărtările de peste mări și din valea Dunării noastre, se opreau întâi în acel port dela gura Tibrului: Ostia.

Din frământarea minților care au înțeles marea, mulțimile au prins uneori rostul ei atunci imensitatea aceasta de făcut cărăușie, pe cărările sale fără urmă, a devenit motiv de concurență sau chiar de hoție la drumul mare. Așa s'a ajuns la calea mării: liberă tuturor sau închisă pentru toți. Atunci marea a devenit câmp de bătălie.

Este interesant de știut cum au privit-o și cum o privesc încă și astăzi miile pământului.

Foarte mulți astăzi ca ieri, socotesc oceanul, și orice apă, ca o minunată linie de hotar, un loc unde este „capul pământului", în fine sfârșitul de unde începe lumea nepătrunsă și necunoscută: acea lume de basm pe care este bine să nu o cercetăm, dacă vrem să trăim în liniște și *la întâmplare.*

Acei însă care i-au simțit valoarea, au mers până la a o declara un minunat teren de exploatare, al cărui monopol le este un drept de esență divină.

Și în fapt și în drept, marea a fost și trebue să rămână un drum care unește popoarele, leagă continentele și ajută la înfrățirea oamenilor întru același ideal: bunul trai al tuturor într'o continuă armonie, care să ne apropie de Dumnezeu.

Cucerirea mării a fost un fenomen omenesc, născut din ingeniozitatea, din curajul, din dorul de a ști ceva mai mult: ea este a omului. Cei care s'au avântat dintru început peste unda apei, nu ne sunt cunoscuți; fiindcă ei au îndrăsnit pe când nu se scria în cronici fapta. Nu știm unde se va fi petrecut acea primă aventură, dar putem să admitem fără greș că unde au fost primii oameni a fost apă și unde apa a fost un obstacol, oamenii l'au trecut.

Astăzi marea, mai mult ca oricând, este un fenomen economic.

Este datoria oamenilor să privească în infinitul de apă și să descifreze din imensitatea ei: poezia, filozofia și fenomenul științific al oceanului în continua frământare a omului pentru mai binele omului.

---

*) Conferință ținută la Radio cu prilejul Zilei Marinei.

Spuneam că răsfoirea Bibliei ne-ar ajuta să înțelegem mai bine toate sensurile nemărginitului de apă albastră. Ne stau însă la îndemână paginile de istorie din care vom vedea că marea a ocupat întotdeauna un loc însemnat în istoria celor vechi. Uneori nedumerirea va fi foarte mare, cum de au putut acei oameni ai antichității să fie mai înțelegători ai undei albastre, decât chiar semenii noștri de astăzi?

Ne lămurim însă pe încetul că navigația pe mare a făcut ca prosperitatea comercială și măreția militară să ajungă la desvoltarea care a creiat faima istorică a acelor popoare din Mediterana: Sidonienii, Tyrienii, Atenienii, Cartaginezii și Romanii.

Este drept că toate golfurile și golfulețele de argintie strălucire și de sinuoasă pătrundere a apelor mediteraneene în pământurile Asiei, Africei și Europei, au făcut ușoară îndrăsneala oamenilor de atunci ca să se avânte la larg. Spiritul de aventură, nevoia de trai și dorul de cuceriri sau de necunoscut, au născut curajul. Nu a fost oare același fenomen și în apele mărilor din altă parte a pământului?

Literatura antichității ne îndeamnă să credem că așa a fost și așa trebuia să fie.

Numeroși scriitori au împrumutat din abisurile Mediteranei, de cea mai frumoasă și odihnitoare culoare albastră, fericitele și poeticele lor inspirații. Lirile lor au cântat cu mult înainte de poeții timpurilor noastre, tot farmecul azurului de apă nesfârșită, tot calmul solemn al undei încremenise sub arșița soarelui tropical de vară, toată mângâerea zefirului care încrețește apa cu atingerea aripelor sale, tot mohorâtul aspect al valurilor muginde și rostogolitoare și în sfârșit toată grozăvia furtunilor deslănțuite de Crivățul, ce pornește din stepele scite iarnă de iarnă, cu aceiași surprinzătoare și amenințătoare biciuire de apocaliptică apariție.

Nu știm dacă acel Aquilon al anticilor riverani ai Mediteranei îi va fi pus cândva pe gânduri, dar din varietatea de tablouri și aspecte sub care se înfățișa marea dintre cele trei continente s'au născut gândurile ce ne-au dat opere nemuritoare.

Marea aceasta a fost cadrul de concepție al Iliadei și al Odiseei.

Imaginația lui Homer va fi rătăcit pe maluriile ei întocmai ca pașii lui Achile și urmărindu-i frământarea de valuri, își va fi aventurat gândurile pe urmele lui Ulisse, pentru a înțelege mai bine sbuciumul fără sfârșit al undei de apă: *safir nemărginit.*

Acest Homer — a cărui ființă discutată întruchipează pe un poet sinonim cu autorul Mioriței — trebue să fi trăit pe malurile Mediteranei și spectacolul grandios al imensității de apă albastră care se presintă când ca o oglindă în liniște eternă, când ca o rostogolire asurzitoare și nimicitoare a tot ce întâlnește în cale, îl va fi împins să caute dincolo de împreunarea albastrului de safir al cerului cu albastru de sineală al mării. El sau ei, acei oameni din insulițele stâncoase ale Mediteranei de Est, ne-au lăsat din neam în neam, peste veacuri, sublima taină nedeslegată a lui Ulisse și a lui Jasson; el sau ei au creiat generațiilor ce au urmat un mit din care s'au adăpat acei nemuritori ai mărilor, pentru care necunoscutul de dincolo de orizont era un dor și împlinirea dorului le-a fost o îmbiere spre alte dorinți. Și nu putea să fie altfel, fiindcă înainte de toate, marea ne ademenește să alergăm spre linia de împreunare a apei cu cerul, și fuga noastră într'acolo ne va purta veșnic spre alte și alte minuni ale dumnezeeștilor fapte.

Deaceea operile literare ale antichității grecești sau latine ne presintă mai peste tot locul ceva din infinitul învelit în cutele unei rochii de azur, sau un colț de pământ scăldat într'un decor de perle și spumă. Dacă vom spicui așa din tot ce a fost poezia antichității scăldată în undă albastră, ne vom trezi până la urmă învolburați în pastoralele din Idilele lui Theocrit și de abia atunci un ce necunoscut ne va mâna spre înțelegerea legăturei dintre valurile holdelor noastre de aur și munții în frământare ai apelor, când albastre când verzi, ale Mării Negre; atunci, numai atunci ne vom pasiona să înțelegem rostul câmpiilor mănoase în spic de grâu, mărginite de marea Siciliei, pe care versurile poetului grec le cântau la Syracuza cu trei sute de ani înainte de Christos.

Oare nu au văzut strămoșii noștri Geții, nu au văzut Romanii, nu au văzut supușii lui Mircea cel Mare, nu vedem noi astăzi, același decor pe malurile dintre vechiul Tomis și vechea Calatis, adică între Constanța și Mangalia noastră?

In acest decor ar trebui să stea toată preocuparea noastră de a iubi și folosi drumurile mării.

Acest decor a creiat, din veac în veac și peste veacuri, condițiile sufletești ale oamenilor ce au fost și vor fi atrași de mare întocmai ca acele musculițe de populară legendă în jurul luminei unei lămpi.

Unii din ei se opresc la mal. Nu au curajul să înfrunte marea. Toată bucuria lor amuțește într'o visare ce sfârșește în toropeală pe nisipul cald de pe plajă.

Uneori chiar și aceștia, dacă sunt înnotători, se avântă în valurile mării și încearcă să vadă dacă este adevărat că apa nesfârșită este amară. Intâmplător, dacă s'au urcat într'o barcă, devin marinari de povești extravagante. La prima ocazie furtunile înfruntate de ei vor depăși cu mult tot ce a constituit frământarea Argonauților lui Jasson în căutarea lânei de aur...

Și așa se naște o lume de lupi de mare, care trăesc la uscat pe nisipul cald, sub arșița de soare dătătoare uneori de insolație cu delir.

Cine a fost pe mare este un altfel de om. El nu povestește nici o extravaganță. El tace sau de cele mai multe ori îndeamnă pe oameni să iubească nemărginitul de apă albastră, pe care o confundă în povestirile sale cu acele femei frumoase care sunt o amintire din colțuri neuitate.

Cei care ajung însă pe mare, sunt puțini. Din miile care aleargă la marginile orizontului de sinelie nemărginire, pentru cei mai mulți nedumerirea rămâne încă o întrebare.

Puținii, foarte puținii, care aleargă acolo departe, care gonesc un punct ce se depărtează mereu, devin cu timpul curiozitatea oamenilor dela uscat și sunt întâlniți în tren și în orice loc de vorbă fără faptă, cu aceeași întrebare: „și cum merge vaporul?... și cum știți unde sunteți?... și dacă se îneacă, ce faceți?.... și...?"

Și cu cât vor fi în Țara mea mai mulți cei care vor întreba astfel, cu atât mai mult se va zugrăvi cât de puțin a însemnat în preocupările poporului nostru marea cea nemărginită și civilizatoare; marea cea de safir și totuși schimbătoare în culoare; marea cea îmbietoare către o viață mai bună și mai apropiată de Dumnezeu.

Constatarea este dureroasă: *neamul nostru a avut foarte puțini dintre cei ce au înțeles marea, iar mulțimile nu i-au aflat încă sensul.*

Dacă răscolim fapte din faptele marinarilor noștri, precum valurile sunt răscolite din adâncuri de Adamastor al Lusiadelor lui Camoens, mândria ne crește și din această mândrie se va naște sigur în-

Istoricul

III Navigaţiei Fluviale Române

Dela înfiinţare, până la 31 Martie 1943

de
Lt. COSTEL COŞEREANU
Căpitan de Cursă Lungă

In vara anului 1918, se reiau cursele regulate de călători şi mărfuri între Galaţi şi Chilia, cu şlepul-motor 785, şi apoi se extind până la Vâlcov, cu vaporul Turnu Măgurele.

După retragerea germană, se reia, — în Noembrie, — cursa Galaţi-Brăila, apoi treptat, şi celelalte curse de călători şi mărfuri, numai pe Dunărea românească, până la Silistra.

Bilanţurile în aceşti doi ani sunt deficitare, în 1917/18 complet, şi în 1918/19 este:

Venituri:	44.000.000 Lei
Cheltueli:	53.000.000 Lei
Deficit:	9.000.000 Lei

Cifrele din acest bilanţ sunt rotunjite şi raportate la Lei aur, după cursul aurului din acel an, şi sunt date aci în lei stabilizaţi prin legea monetară din 1930.

In urma capturilor de război parcul de vase N. F. R. este sporit cu 10 remorchere şi 25 şlepuri. Două din remorchere, sunt transformate mai târziu în pasagerele „Grigore Manu" şi „Avram Iancu".

Restul remorcherelor capturate sunt astăzi:
Ardealul construit în 1914 la Budapesta
Abrud construit în 1900 la Budapesta
Alba Iulia construit în 1916 la Budapesta
Decebal construit în 1916 la Regensburg
Gherdap construit în 1893 la Linz
Sarmisegetuza construit în 1900 la Budapesta
Taslău construit în 1891 la Budapesta

După tratatul de pace dela Versailles, se întocmeşte la 23 Iulie 1921, Statutul definitiv al Dunării, stabilit între: Anglia, Belgia, Franţa, Grecia, Italia, România, Serbia şi Cehoslovacia, statut care la noi este ratificat în August 1922.

Art. 1 din acest statut prevede:

„Navigaţia pe Dunăre este liberă şi deschisă tuturor pavilioanelor, în condiţiuni de perfectă egalitate pe tot cursul navigabil al fluviului adică între Ulm şi Marea Neagră, şi pe toată reţeaua fluvială internaţionalizată astfel cum este stabilit la articolul următor, în aşa fel ca nici o distincţiune să nu fie făcută în detrimentul locuitorilor, bunurilor şi pavilionului unei puteri oarecari, între acestea şi locuitorii, bunurile şi pavilionul însuşi al statului riveran sau statului ai căror locuitori, bunuri şi pavilion se bucură de tratamentul cel mai favorabil".

Iar articolul 2 stabileşte reţeaua fluvială internaţionalizată, şi anume:

— Morava şi Taya, în partea cursului lor care constituie frontiera între Austria şi Cehoslovacia;
— Drava dela Bareş;
— Tisa dela gura râului Someş;
— Mureşul dela Arad;
— Canalele laterale sau cursurile ce se vor stabili fie pentru a dubla sau a ameliora secţiuni navigabile din suszisa reţea, fie pentru a reuni două secţiuni natural navigabile ale unuia din aceste cursuri de apă.

ţelegerea rostului nostru pe Dunăre şi mare.

Inceputurile noastre pe mare se confundă cu începuturile existenţii străbunilor în aceste colţuri de pământ.

Nu cercetăm dacă au fost timide sau pline de îndrăsneală. Este grija istoricului să o facă şi acest istoric trebue să fie cât mai îndrăsneţ.

Cu greu ne-am trezit în vremurile noastre, cu o marină mică, în forţele căreia nu au crezut decât adevăraţii marinari. Cei ce au crezut au fost mântuiţi de credinţa lor şi această credinţă le-a fost totdeauna isvor nesecat de voinţă întru înfăptuire.

In lume este un adevăr, un adevăr necontestat, că „istoria navigaţiei cuprinde în ea un martiriu al omenirii şi camerile de tortură, în care au fost chemaţi să-şi ispăşească pedeapsa acei ce s'au deosebit în credinţă şi au purtat numele de nave".

Tot un adevăr este însă, că din torturile acelora care au navigat şi navigă pentru a se stinge adeseori în chinuri nesfârşite sub arşiţa de soare, cu gâtlejul uscat de sete, pe infinitul de apă albastră, s'au născut speranţele în mai bine şi s'au apropiat oamenii mai mult de Dumnezeu.

Gândurile la suferinţa omului au creiat albul velelor în bătaia vântului, purtând năluci de vis peste zări albastre.

Suspinul în suferinţă al celor de pe minunata pânză a lui Géricault „Radeau de la Méduse" au frământat mintea celor care au creiat transatlanticele confortului modern cu viteză de gând peste oceanul în furtună.

Şi din totul acesta se desprinde adevărul de totdeauna, că marea a fost mijloc de înfrăţire între oameni într'un trai mai bun. Cine a înţeles acest sens, a căutat să trăiască din binefacerile mării şi de multe ori s'a luptat vitejeşte pentru libertăţile pe drumul ei.

Albastrul de safir, **verd**ele de **smar**ald, îmbinarea amândurora în culoarea topazului; acest tot de apă trebue să ne fie o continuă îmbiere către: *Nemărginitul Sineliu.*

Sub acest îndemn marinarii români îşi înalţă ruga către ocrotitoarea lor peste întinsul mărilor şi rostesc cu evlavie:

Dei Mater!
Stella Maris!
Ora pre nobis!

Statutul, dupăce decretează completa libertate a navigaţiei şi egalitatea pavilioanelor, stabileşte cele două sectoare: Dunărea Maritimă (dela Brăila la Mare) şi Dunărea Fluvială (dela Ulm la Brăila).

Cele două mari principii elaborate la articolul 1 sunt asigurate pe Dunărea Fluvială de Comisiunea Internaţională a Dunărei (C.I.D.) care este compusă, (articolul 8 din Statut), conform articolului 347 din Tratatul dela Versailles, articolul 302 din tratatul dela Saint Germain, articolul 230 din tratatul dela Neuilly, şi articolul 285 din tratatul dela Trianon, şi are atribuţiunea ca:

Articolul 10. „...supraveghează ca nici un obstacol să nu fie pus prin faptul unuia sau mai multe state, liberei navigaţiuni a fluviului, astfel că, atât pentru trecere, cât şi pentru folosirea porturilor, a instalaţiunilor lor, şi a utilajului lor, locuitorii bunurile şi pavilionul tuturor puterilor, să fie tratate pe un picior de completă egalitate, şi de acelaş fel, astfel ca nici o atingere să nu fie adusă caracterului internaţional pe care tratatele l-au asigurat reţelei internaţionale a Dunărei".

Pe baza acestui Statut, Navigaţia Fluvială Română, înfiinţează servicii regulate de călători şi mărfuri dela Sulina la Baziaş.

Tot prin Statutul Dunării se dă dreptul exclusiv vaselor sub pavilion român să facă traficul de cabotaj pe Dunărea românească.

Acest fapt este un pas înainte pentru naţionalizarea transporturilor pe apă între porturile româneşti.

N. F. R. organizează cu vasele sale, linie regulată de mărfuri în cabotaj, pe toată această porţiune de Dunăre. Traficul de cabotaj s'a făcut la început cu un singur circuit pe săptămână, iar din 1926 cu două circuite, deşi traficul era slab, şi nu oferea nici o rentabilitate.

Se înfiinţează agenţii în următoarele porturi:

— Orşova, Drencova, Svinița, Moldova Veche, Baziaș şi Timişoara, în Banat;

— Reni, Ismail, Câşliţa, Chilia Nouă, Chilia Veche, Peritrava şi Vâlcov, în Basarabia.

In 1921, după un proces ce a durat doi ani între P. C. A. societatea de reprezentanţe Watson & Youell şi proprietarii unor remorchere, au intrat în patrimoniul N. F. R. vasele:

„Zimbrul", „Cetatea Albă" şi „Turda".

Deşi unele linii de pasageri sau de curse tarif, nu numai că nu aduc nici un fel de rentabilitate, ci dau deficite, totuşi aceste linii sunt menţinute, deoarece N. F. R. fiind singura societate de navigaţie fluvială a Statului Român, — are obligaţiunea, în afară de interesele sale comerciale, — să menţină prestigiul pavilionului naţional pe Dunăre, şi să se pună în slujba Statului pentru interesele sale de ordin social şi de economie naţională.

In 1927 se reia traficul combinat cu C. F. R., însă şi acesta lâncezeşte.

In anii următori în legătură cu C. F. R. Navigaţia Fluvială Română participă prin linia Giurgiu-Rusciuk şi la tarifele combinate internaţionale cu Căile Ferate Bulgare, Polone şi Ungare.

Deşi parcul N. F. R. s'a mărit cu vasele capturate, totuşi şi acestea şi cele ce erau deja existente până acum, au nevoie de reparaţii radicale pentru a putea fi folosite şi, — în afară de aceasta, — se scot din serviciu o serie de şlepuri şi vase care au fost deteriorate de vechime şi de întrebuinţarea peste măsură în timpul războiului.

In August 1929 ia fiinţă Regia Autonomă a Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă (P. C. A.) pendinte tot de Ministerul Lucrărilor Publice.

Această instituţie înglobează toate serviciile portuare şi de navigaţie ale Statului.

Din 1930 Direcţiunea N. F. R., având Director pe Inginerul Corneliu Ionescu, funcţionează sub acest nou regim care dă o atenţie deosebită îmbunătăţirii condiţiunilor de transport a călătorilor, amenajându-se cabine de pasageri pe vasele: „Grigore Manu" „„Avram Iancu", „Principele „Carol" şi „Brâncoveanu" care deservesc linia Galaţi-Baziaş.

In acest an se construieşte la Turnu Severin remorcherul „Alion".

In 1930 marea majoritate a societăţilor de navigaţie şi a armatorilor de vase depe Dunăre, sunt grupaţi în comunităţi de conlucrare pentru traficul de mărfuri.

In acest scop, s'au stabilit convenţii anuale, pentru diferitele categorii de mărfuri, şi anume:

a) Produse petrolifere şi alte mărfuri lichide
b) Cereale
c) Mărfuri în masă
d) Coletărie
e) Transbord de mărfuri

Convenţiile în traficul de mărfuri stabilesc în principiu:

— Procentul cuvenit anual fiecărei societăţi (pentru categoria de marfă respectivă)

— Tabele de navluri pentru anul respectiv

— Condiţiuni de detaliu pentru facerea diferitelor plăţi, taxe, valută etc.

Pentru fiecare categorie de marfă se mai stabileşte în detaliu şi următoarele:

a) la produse petrolifere:

— Conducerea o are societatea B.L.

— Repartizarea şi evidenţa se face de un birou la Viena, pe lângă D.D.S.G., şi un birou de control la Bucureşti, pe lângă S.R.D.

— Dorinţa de a nu se mai construi tancuri noui, fără a se aduce la cunoştinţa părţilor contractante această intenţie; se admit construcţii, numai în vederea înlocuirii tancurilor vechi.

— Se interzice remorcarea tancurilor cari nu sunt în cartel.

b) la cereale

— Conducerea o are societatea M.F.T.R.

— Repartizarea şi evidenţa se ţine la Budapesta, de un birou pe lângă M. F. T. R., de un birou la Belgrad de I.R.P. şi de un birou la Bucureşti pe lângă N.F.R.

c) la mărfuri în massă

— Conducerea o are societatea S.D.P.

— Repartizarea şi evidenţa se face la Bratislava (un birou pe lângă S.D.P.).

— N.F.R. şi S.R.D. pot lua şi mărfuri omogene sub 300 tone.

La convenţia de petrol N. F. R. aderă în 1933, la cea de cereale, în 1936, iar la cea de mărfuri în massă în 1937.

La convenţiile de coletărie şi transborduri, N.F.R. nu a aderat.

In 1935 se amenajează şi se renovează vaporul „Ştefan cel Mare" şi se construieşte în 1936 pasagerul „Mihai Viteazul", care este cel mai mare şi cel mai luxos vapor de călători depe Dunăre, oferind condiţii ireproşabile de transport.

Regia Autonomă P. C. A. complectează parcul cu

încă un număr de şlepuri capturate şi renovate, şi comandă zece şlepuri de câte 900 tone capacitate, la şantierele „Ruthof" din Regensburg.

Tot la „Ruthof" se comandă două şlepuri motoare: „Jiul" şi „Bistriţa", şi două tancuri-motoare: „Director N. P. Ştefănescu" şi „Director Gh. Carp", care intră în serviciu în cursul anului 1938, pentru a deservi traficul internaţional.

*

Sectorul Porţilor de Fer şi Cataracte, — cuprins între Turnu-Severin şi Moldova-Veche, — deşi este sub aceiaşi jurisdicţie a C. I. D.-ului, totuşi are un regim special, din cauza condiţiunilor speciale de navigaţie. Acest regim este hotărât tot prin Statutul Dunării.

Pentru a menţine şi a îmbunătăţi condiţiile de navigaţie în acest sector, cele două state coriverane-România şi Jugoslavia — de comun acord cu C. I. D., au instituit o organizaţiune denumită: Administraţia Porţilor de Fer şi a Cataractelor (A.P.F.).

Acordul între aceste două state este ratificat de România în Martie 1933.

A.P.F.-ul reglementează şi asigură navigaţia în întreg sectorul de mai sus.

In tabelul ce urmează dau date referitoare la traficul prin acest sector, pe ani, în tone metrice, şi pe pavilioane.

	TONE METRICE						
	German	Englez	Francez	Ungar	Cehoslovac	Jugoslav	Român
1923	101.394	123.687	1.458	66.061	33.981	130.980	67.253
1924	122.627	211.012	1,380	110,151	46.492	149.663	60.510
1925	106.339	253.482	18.416	140.747	62.811	356.358	108.616
1926	152.625	297.773	39.104	165.132	83.183	288.874	171.310
1927	187.157	318.640	80.033	210.580	104.996	162.713	160.246
1928	186.795	248.077	75.567	138.301	97.429	190.061	200.139
1929	225.879	286.080	77.335	173.683	122.321	418.065	290.572
1930	231.787	55.307	48.263	116.320	82.993	314.184	187.184
1931	332.131	63.066	101.661	268.863	175.150	222 940	219.414
1932	260.839	67.662	90.295	159.436	138.624	231.757	233 149
1933	267.007	111.076	105.853	167.23[illegible]	132.264	324.784	296 864
1934	256.147	122.210	115.118	172 180	135.224	299.437	326.763
1935	287.524	132.024	131.221	167.481	155.357	250.336	353.807
1936	336.046	174.039	146.547	236.962	238.534	564.482	350.534
1937	673.975	160.412	115.649	205,515	284.188	399.965	355.177
1938	466.810	142.717	88.138	150.826	253.955	322.003	304.363
1939	894 577	124.523	105.949	286.097	299.522	345.519	380.224

Comparând cifrele se vede că pavilionul român ocupă locul al treilea. La aceasta, trebuie să se mai ţină sseama că numai vasele N.F.R. au trecut prin cataracte cu traficuri internaţionale, ci şi societatea particulară S.R.D., care în acest timp, — neavând alt scop decât interesele sale comerciale, — chiar a depăşit N.F.R.-ul în ceiace priveşte traficul internaţional.

Acesta, — pentru că, — aşa cum am arătat mai sus, — N.F.R.-ul are, în afară de scopurile sale comerciale, — anumite servituţi şi obligaţii faţă de interesele superioare de Stat, şi în plus, a trebuit să şi ajute să se desvolte această nouă societate de navigaţie românească dându-i posibilitatea, ca alături de N.F.R., să ducă peste hotare faima pavilionului naţional, şi să se realizeze vechiul deziderat ca tot exportul şi importul ţării făcut pe calea navigaţiei fluviale, să se execute cu vase româneşti.

Bilanţurile N.F.R.-ului în perioada de după războiul mondial arată următoarele cifre:

Anul	Călători transportaţi	Tone transportate	Venituri	Cheltueli	Deficit	Excedent
1919/20			100.000.000	64.000.000	—	36.000.000
1920/21	900.000	64.000	192.000.000	97.000.000	—	95.000.000
1921/22	635.807	128.476	96.000.000	75.000.000	—	21.000.000
1922/23	890.835	154.890	64.000.000	49.000.000	—	15.000.000
1923/24	741.390	231.737	52.000.000	42.000.000	—	10.000.000
1924/25	622.146	185.837	54.000.000	53.000.000	—	1.000.000
1935/26	722,388	216.829	74.000.000	62.000.000	—	12.000.000
1926/27	772.762	259.878	86.000.000	69.000.000	—	17.000.000
1927/28	756.635	242.706	105 000.000	95.000.000	—	10.000.000
1928/29	640.806	225.151	104.000.000	100.000.000	—	4.000.000
1929/30 1. I–31 XII	568.382	249.294	101.000.000	91.000.000	—	10.000.000
1930/31	610.000	210.300	94.000.000	99.000.000	5.000.000	—
1931/32			100.000.000	107.000.000	7.000.000	—
1932/33			71.000.000	93.000.000	22.000.000	—
1933/34			81.000.000	86.000.000	5.000.000	—
1934/35	660.000	289.800	96.000.000	100.000.000	5.000.000	—
1935/36	774.000	210.200	102.000.000	110.000.000	8.000.000	—
1936/37	647.000	330.700	108.000.000	125.000.000	17.000.000	—
1937/38	703.000	274.400	154.000.000	150.000.000	—	4.000.000

Cifrele de mai sus sunt rotunjite, şi raportate la lei aur, după cursul aurului din anii respectivi, şi exprimate în lei stabilizaţi prin legea monetară din 1930.

Comparând bilanţurile, se vede că în primii ani după războiu, N.F.R. a continuat a da excedente, în timp ce în următorii zece, a dat numai deficite.

Aceasta, pentru că în prima decadă vasele, — aşa cum au scăpat din războiu, — au mai putut fi exploatate, pe câtă vreme, în a doua decadă, multe din ele au fost scoase din serviciu, nemai fiind înlocuite cu altele, iar cele rămase, nu mai lucrează economic, fiind vechi şi ne mai corespunzând mijloacelor moderne de transport.

In acelaş timp, servituţile şi obligaţiile ce-i erau impuse, creşteau mereu, în detrimentul intereselor sale comerciale.

Situaţia înghe̦urilor dela 1910—1938, dau o idee despre o piedică în plus la exploatarea navigaţiei pe Dunăre.

Anul	Inghe̦ul	Desghe̦ul	Durata în zile
1919/11	—	—	9
1911/12	1.I	5.III	33
1912/13	11.I	23.II	42
1913/14	28.I	10.II	12
1914/15	12.I	27.II	46
1915/16	—	—	0
1916/17	—	—	0
1917/18	11.II	22.III	39
1918/19	—	—	9
1919/20	11.II	21.II	10
1920/21	—	—	0
1921/22	15.III	25.XII	10
1922/23	9.XII	5.III	86
1923/24	—	—	0
1924/25	5.I	11.III	65
1925/26	—	—	0
1926/27	19.XII	2.I	14
1927/28	23.XII	28.XII	4
1928/29	20.XII	22.II	61
1929/30	4.I	27.III	85
1930/31	—	—	0
1931/32	9.II	19.II	9
1932/33	5.II	28.III	51
1933/34	8.I	4.III	53
1934/35	20.XII	8.III	77
1925/36	6.I	26.II	51
1936/37	—	—	0
1937/38	16.I	21.II	36

In Februarie 1937, Direcţiunea Navigaţiei Fluviale îşi mută sediul la Bucureşti, Această schimbare este impusă de necesitatea contactului continuu al Direcţiunii, cu forurile conducătoare ale ţării, în vederea unei cât mai bune dirijări a intereselor sale, interese cari trebue să se înglobeze şi să se unifice cu acelea ale Statului.

*

In Septembrie 1937, prin Decretul Lege Nr. 3181, N.F.R. este despărţit de P.C.A., şi este încorporat la Ministerul Aerului şi Marinei, — nou înfiinţat. — Situaţia sa actuală este: Administraţie Puplică Comercială, cu personalitate juridică, pendinte de M.A.M.

Ministru al Aerului şi Marinei, era atunci Inginerul N. Caranfil.

Noua administraţie este condusă de un Comitet de Direcţie, compus din trei membri şi un preşedinte. Comitetul este numit de Ministru pe termen de patru ani, iar preşedintele, este numit anual, din membrii.

Primul Comitet de Direcţie N. F. R. este compus din: Inginer Inspector General C. Mihalopol, ca preşedinte, C'Amiral Mărgineanu, Profesor Universitar N. Daşcovici şi Inginerul Corneliu Ionescu (Director N. F. R.), ca membri. Directorul este înputernicitul prin delegaţie, al Comitetului de Direcţie.

Prima şedinţă a Comitetului de Direcţie N. F. R. are loc la 15 Septembrie 1937.

La 1 Februarie 1939, parcul de vase NFR se compune din:

19 vase de pasageri, cu		8.370 H.P.
27 remorchere cu		15.600 H.P.
2 şalupe cu		115 H.P.
116 şlepuri cu	93.521 tone metrice	
19 tancuri cu	9.856 tone metrice	
2 tancuri motoare cu	1275 tone metrice şi 2800 H.P.	
11 şlepuri de Prut, cu		4.490 H.P.

Punctele extreme atinse de N.F.R., în acest an sunt:
Pe Dunăre: Sulina—Vâlcov—Regensburg
Pe Prut: Dela gură până la Nemţeni
Pe Drava: Dela gură până la Osick
Pe canalul Raab (Ungaria) până la Gyior
Limanul Nistrului, tot.

Din cauza situaţiei încordate din Europa, — care câteva luni mai târziu, — declanşează al doilea răsboi mondial, se începe, de comun acord cu toate societăţile de navigaţie pe Dunăre, o campanie de mărirea parcului de tancuri, pentru transportul de produse petrolifere.

N.F.R. amenajază în 1939, 12 şlepuri, în tancuri de transport.

S'au transportat în acest an:

Călători	632.841
Bagaje şi mărfuri cu mică viteză	27.009 tone
Mărfuri în trafic combinat (CFR)	5.495 tone

Cu şlepuri complete, s'au transportat:

Cereale pe Dunăre şi Prut	149.274 tone
Lemne şi cherestea	35.498 tone
Sare	2.420 tone
Cărbuni	3.619 tone
Fierărie	18.817 tone
Petrolifere	27.768 tone
Diverse	45.967 tone
In total, N.F.R. a transportat:	315.867 tone

Veniturile au fost	197.231.112 lei
Cheltueli au fost	167.065.230 lei
Dând un excedent de	30.165.882 lei

Navigaţia în acest an a început la 12 Ianuarie, şi s'a închis la 31 Decembrie.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

MARINA, AVIAŢIA ŞI OMUL *)

de Ing. N. SAEGIU

Prin cucerirea mării omul deschide speciei sale al doilea mare capitol al vieţii, primul încheindu-se cu cucerirea uscatului.

Marea fiind privită însă la început cu ochiul cuceritorului şi tratată cu aroganţa triumfătorului, a făcut pe om să cunoască prima înfrângere. Ce grozavă contrazicire a fost pentru el faţă de toate acţiunile de până atunci! Omul odată cu primul pas făcut în acţiunea de cucerire a mării, începe prin a se dărâma pe sine, căci nu se vede numai înfrânt ca forţă, dar se vede dislocat şi din centrul universului. I se prăbuşeşte într'o clipă tot efemerul în care se complăcea de mii de ani.

El care poseda puterea focului, care valorifica toate bogăţiile pământului, le aduna şi le împărţea într'un spirit cu totul perssonal, începe să privească viaţa şi să o înţeleagă ceva mai complet, nu numai spre înăuntru, adică egocentrică, dar şi în afară. **Marea a făcut dar ca omul să fie câştigat pentru oameni.**

Fiind vorba acum să ia contact cu un nou element al naturii, marea, a cărei energie inepuizabilă îl depăşea, pe care o admirase sau o ameninţase dela distanţă, pe care o văzuse în toate aspectele sale încântătoare sau gigantice şi dela care primise cel mai puternic simţ, acela al realităţilor, omul începe să devină cercetător, îngăduitor, sfătuitor şi sociabil căci, mijloacele sale personale rămâneau neîndestulătoare în faţa acesteia.

Marea dar, a pretins pentru a se lăsa cucerită, un alt om, cu altă minte, cu alt sens de viaţă şi mai ales cu suflet.

Şi câte n'a avut omul de învăţat dela mare. Cu prima corabie dată peste cap, de neînduplecarea mării, omul a înţeles să fie bun; iar dela frământarea ei continuă, omul a învăţat să fie liniştit.

Dela primul catarg care s'a avântat în larg, omul şi-a dat seama pe baza orizontului vizibil, că pământul nu mai este întins şi nesfârşit, ci că este rotund.

Cu prima noapte petrecută între valurile spumoase ale nesfârşitului întins de ape, a întrezărit prin fereasta cerului senin mâna Dumnezeirii care îi arată pe drumurile fără urme ale mării, calea întoarcerii.

Marea a dat omului, pentru întâia oară, senzaţia cuprinsului nesfârşirii reale din Univers şi tot ea l-a făcut să capete sentimentul credinţei în atotputernicia lui Dumnezeu.

Marea a făcut pe om să vadă şi să înţeleagă tot cerul, i-a dat intuiţia proporţiei şi temeiurile realităţii, căci l-a făcut să-şi dea seama, din tot ce vede în profunzimea nesfârşită a bolţii, că pământul rămâne numai cât un bob de mei, pe care există şi omul.

Şi aşa mic cum este omul la făptură, poate totuşi ca el, cu spiritul şi forţa de gândire de care se bucură, să-şi creeze în cap un loc în care să bage şi concepţia întregului Univers.

Iată dar cum, numai după ce omul a ajuns să fie bun, drept şi sociabil, şi numai după ce s'a rezemat pe pârghia credinţei, a putut găsi resorturile interne sufleteşti care i-au permis să purceadă la cucerirea mării. Căci omul şi marea deabea atunci s'au găsit în aceaşi rezonanţă, faţă cu armonia universsală.

Omul odată plecat pe drumul cuceririi mărei, începe să se integreze cu deplină conştiinţă în mijlocul alor săi, ca element al naturii.

Prin aceasta toată ossteneala lui capătă un real sens, toate câştigurile sale capătă o nouă valoare toată viaţa lui un cald real. Iată dece odată cu cucerirea mării, omul deapănă un fir al vremii.

Marea l-a descătuşat pe om din ghiarele bestialităţii şi separându-l de toate făpturile pământului l-a aşezat atât de sus, încât valul ei să nu-l mai abată şi străfundurile sale să nu-l mai înspăimânte. Căci, nu e vorba aci numai de un simplu contact, pe care omul l-a avut de când există. cu apa. Omul se bălăcea, pescuia şi călătorea pe corăbii dar, până în secolul al XII-lea al erei creştine, nici odată n'a avut sentimentul de stăpânire al mării. Toată activitatea lui maritimă de până atunci s'a conturat de configuraţia uscatului, căci nici odată nu l-a pierdut depe orizontul acţiunilor sale. Marea era folossită ce-i drept, dar nu fusese încă cucerită.

Şi ceiace n'a putut face omenirea decând s'a pomenit şi până în secolul al XII-lea după Christos, s'a realizat într'o clipă, cu bussola. Deabea atunci a fost cunoscută în Europa şi se spune că ea ar fi fost luată dela arabi, care o folosseau pentru călătoria lor, pe drumurile pustiului. Este însă sigur că şi aceştia au împrumutat-o dela popoarele asiatice căci, în istoria Chinei se spune că, cu 2000 de ani înainte de Christos ea era cunoscută acolo.

Pe atunci, unul din împăraţii Chinei în luptă cu potrivnicii săi, a putut obţine o victorie strălucită conducându-şi trupele prin nişte păduri neumblate, graţie unei cutii misterioasse care arată întotdeauna aceaşi direcţie aşa că, a putut ajunge în spatele vrăjmaşilor pe care i-a sdrobit. Suindu-se apoi pe tron, a învăţat şi pe marii lui generali, conducerea trupelor cu ajutorul acelui minunat giuvaer. Şi totuşi, abea după ce a ajuns în mâna europenilor, busola şi-a căpătat întreaga ei valoare.

Ea a creat prima etapă în cucerirea mării căci, navigaţia s'a putut face numai datorită ei. La fel cum împăratul Chinei conducea cu 2000 de ani înainte de era creştină trupele sale prin pădurile neumblate ale răsăritului chinez cu ajutorul busolei, tot astfel 3000 de ani mai târziu, marinarii brăzdau drumurile fără urme ale mărilor neumblate, folosind tot busola.

A doua etapă s'a putut realiza numai după ce arhitectura navală debarasată de toate empirismele, s'a înscris printre rândurile ştiinţelor pozitive. Iluştri geometri ca Bernoulli, Euler şi alţii, răspunzând apelului Academiei de Ştiinţi din Paris, au început să studieze şi să fixeze principiile raţionale de construcţie navală, de manevră şi de navigaţie.

Bouguer a tipărit în 1746 prima carte de technică navală, intitulată: Traité du navire.

In fine prin comunicări susţinute în incinta academiei,desbătându-se problemele perfecţionării locomuţiunei nautice, s'au format marinarii şi pleiada de constructori care, punându-se la lucru au creiat primele tipuri de vase. Superioritatea lor asupra vechilor vapoare a fost aşa de covârşitoare, încât în urmă englejii şi apoi olandejii au copiat pentru marinele lor, modelele franţuzeşti.

Faza pregătitoare este dar terminată şi primul om, care se încumetă să brăzdeze necunoscutul, pleacă în 1518 din Portugalia pe drumul mării pentru a găsi India, mirajul de tezaur al epocei, către care se îndreptau toate vissurile oamenilor de afaceri.

Magelan după ce a făcut un aranjament comercial cu câţiva negustori care i-au finanţat călătoria, se hotăreşte să plece pentru a cuceri marea. Nu insistăm asupra dificultăţilor pe care a trebuit să le învingă, înainte de plecare, dela oamenii uscatului. Nu e locul să arătăm cât de mult se distanţa el de cei băştinaşi, el omul cel înoit de vraja zărilor albastre. Dar ca să ne dăm seama cât a fost de profundă transformarea omului chemat să cucerească marea, menţionăm că, Magelan ajuns la 16 Martie 1521 în Philipine şi de acolo trecând în insula Cebu, converteşte la creştinesm pe unul din fruntaşii triburilor sălbatice ai insulei, socotind de a sa datorie să împărtăşească din isvorul viu de viaţă al credinţei sale şi pe acelea care, dându-i provizii şi apă l-au sscăpat dela foamete şi sete, căci expediţia îşi terminase şi apa şi proviziile, lucruri pe care ar fi putut pur şi simplu să le prade cu echipajul său care era armat, dar pe care totuşi le-a cerut.

Putea fi oare vreo altă recompensă mai mare pe care omul să o poată da semenului său?

Putea-va oare omul să se urce mai sus decât aşa precum l-a aşezat Magelan ?

El a fost primul şi ca el, toţi câţi i-au mai urmat, căci civi-

*) Fragmente din conferinţa ţinută în ciclul L. N. R. la Sala Dales, apărută în volum.

lizaţia şi creştinismul stâns legate între ele, s'au împrăştiat din Europa în toate colţurile lumii, pe căile maritime, ca să curoneze izbânda omului asupra mării.

Deacum încolo, omul înoit în puterile sale de viaţă prin suflul pe care i-l împrumută marea, începe să caute să îşi consolideze şi să îşi perfecţioneze noua sa cucerire, drumul mărilor.

Aşa în 1546 matematicianul portughez **Predo Nugnez** a găsit expressia analitică şi natura geometrică a drumului parcurs pe mare cu aceiaşi gradaţie de busolă şi la botezat loxodromă. Iar în anul 1550 geograful olandez **Gerhard Mercator** a imagiat pentru hărţile marinei un sistem de proecţie cilindrică a geoidului în care, paralelele orizontale reprezintă latitudini şi paralelele verticale longitudini. Pe aceste hărţi orice dreaptă, trasată între două puncte, reprezintă o lexodremă.

Cu oarecari modificări aduse de engleji acestei hărţi, căreia i s'a păstrat numele de **harta Mercator,** este astăzi răspândită în toată lumea şi marinarii o folosesse pentru navigaţie.

S'a imaginat deasemenea dispozitivul, destul de simplu dealtfel, cu aujtorul căruia să se măsoare viteza vasului. Este vorba de o sfoară înodată din distanţă în distanţă şi care la unul din capete are fixată o plută. Un marinar aruncă acest cap în apă şi dessfăşurând sfoara fără ca ea să fie târâtă de vas, după numărul nodurilor se canoaşte viteza vapoarelor, exprimându-se în noduri. Echivalentul metric al vitezei în noduri are valoarea 1.852 km. pe oră.

Pentru determinarea poziţiei vasului în larg, când orizontul vizibil nu-şi poate găsi alte repere decât pe cele agăţate de bolta cerului, ziua soarele şi noaptea stelele, s'au imaginat nişte instrumente de optică cu care vizându-se un astru i se fixează poziţia, după care se calculează latitudinea. Aparatul este numit **sextant.**

Pentru longitudine s'a recurs la ceasornic care, sub cerinţa tot mai pretenţioasă a marinarilor a ajuns la cea mai desăvârşită perfecţiune. Aşa de pildă, există astăzi cronometre care dau diferenţe în decursul unui an de numai una sau două zecimi de secundă, lucru pentru care se şi zic de înaltă precizie.

Paralel cu aceste practici pe bord, astronomii au început să dea efemeride aştrilor la îndemâna publicului. In Franţa s'a publicat „Connaissence des Temps" iar în Anglia s'a tipărit „Nautical Almanac".

In fine pentru desăvârşirea siguranţei de navigaţie au început să se întocmească hărţile marine, cu pescagiul traseurilor dovedite mai economice ca şi cu planurile tuturor porturilor accesibile vaselor de mare. Trecând astzfel dela împrovizaţie la serios, omul a reuşit să pună marea la dispoziţia semenilor săi, ca pe cel mai folositor bun pe care natura l'a putut realiza aci pe pământ.

Locomuţiunea pe apă se făcea la început folossindu-se exclusiv puterea vântului. El reprezenta iarăşi o sursă energică naturală şi întotdeauna la dispoziţia omului. Mai târziu, adică între 1820-1825 marina a început să folosească şi puterea aburului, adică tracţiunea mecanică cu motoare. Totuşi folosirea puterii vântului şi astăzi vine să dubleze motoarele şi pentru traficuri de cursă lungă cu încărcături care nu cer urgenţă, vasul cu pânză transportă eftin căci economiseşte conbustibilul şi încarcă mult căci se câştigă şi spaţiul pe care l-ar fi ocupat carburantul.

Şi astfel, mările încep să fie încrucişate cu vase, transportând toate bunătăţile pământului ca şi toate bogăţiile sale, creindu-se flotele comerciale.

Emigrările, colonizările şi cuceririle au adus în acelaş timp la creearea flotei de război.

Ambele aceste flote, vin să reprezinte astăzi mijloacele prin care omul a înţeles să-şi sporească capacitatea sa economică şi energetică şi să-şi amplifice posibilităţile de muncă pentru ridicarea standardului de viaţă animat printr'un cât mai abudent schimb.

O ultimă etapă în acţiunea omului de cucerire a mării o creează apariţia **giroscopului,** adică sfârleaza.

Cine n'a avut în copilăria lui printre jucăriile mai preţuite şi o sfârlează şi cine este acela care să nu rămână şi astăzi în admiraţia siluetei capricioase care, în turaţia ei nebună se sustrage legilor de gravitaţie ale pământului.

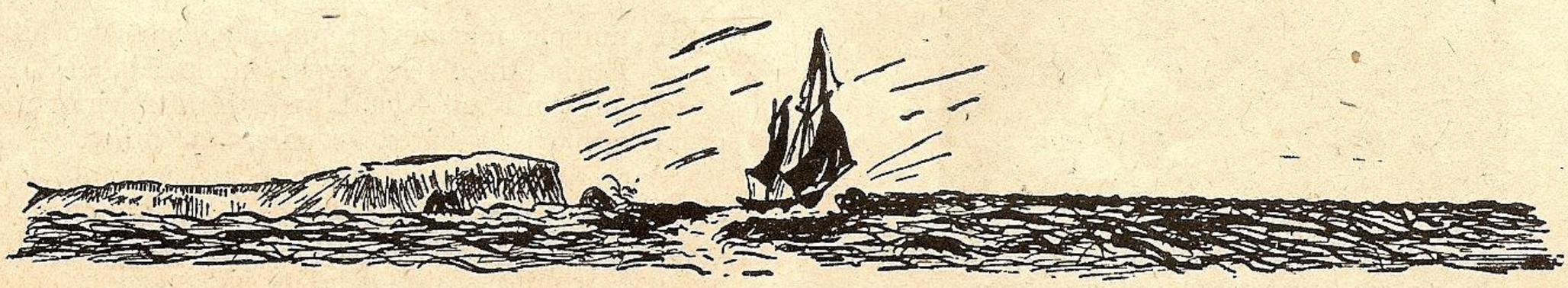
Prin stabilitatea axei sale a dat posibilitatea să se anihileze oscilaţiile de ruliu al vapoarelor, iar prin reacţiunile zise giroscopice prin care, sfârleaza tinde să se aşeze cu axul ei paralel axului perturbator, ea şi la sol, dela un anumit număr de ture în sus, se aşează paralel cu axa polilor şi poate indica în mod exact direcţia Nord-Sud.

Funcţionând dar ca şi busola, însă cu o preciziune şi o independenţă desăvârşită, a permis vaselor să se înarmeze şi să se blindeze cu cele mai puternice chiurase fără să se compromită prin aceasta navigaţia care cu o busolă magnetică nu se mai putea efectua, busola fiind influenţată şi de inducţiunile masselor de oţel aflate pe toate vasele de război ca şi magnetismul terestru şi în acelaş timp. In aceste condiţii ea nemaai putând arăta decât efectul rezultant al câmpului de inducţie deosebit de N. S., nu mai putea fi folosită. Cu bussola giroscopică dar, se poate considera acţiunea de cucerire a mării terminată, încheindu-se în acelaş timp şi al doilea mare capitol de viaţă al speciei noasstre.

A te şti dar crescut în spiritul de marinar sau aviator, însemnează a trăi în pasul vremii şi pe cele mai superioare planuri ale existenţei. A-ţi face marină şi aviaţie, însemnează a te conforma ritmului de viaţă pe care îl trăeşti şi care pulsează pretutindeni în formele cele mai febrile. Căci din clocotul popoarelor de astăzi, care au clătinat până în temelii toate aşezările omeneşti, numai cel ce va pluti sau va sbura se va menţine deasupra. Numai cel ce va naviga, pe apă sau prin văzduh, va putea ajunge acolo unde trebuie şi să nu sse uite o clipă din memorie că ambele spaţii, marea şi văzduhul, au fost domenii interzise omului. Cu alte cuvinte pentru a putea fi folosite, aceste domenii, pretind pe deoparte un utilaj care nu se poate însuşi numai pe baza efortului de voinţă individuală, capabilă să funcţioneze la un moment dat.

Daţi naţiunei cât mai multă libertate pe apă şi în aer şi faceţi din fiecare român, sau un marinar, sau un aviator, iar din fiecare românca, o mamă care să lege prin copii, trecutul de viitor. Astfel, vom contribui la prosperitatea eternă a marinei şi aviaţiei cu sufletulînnoit şi cu inima pulsând mereu în ritmul vremilor noui, cu oameni care înţelegând utilul social din munca şi progresul colectiv, să sse aprpie unul de altul cu interesul pe eare cultura şi numai cultura îl determină.

Marina şi Aviaţia sunt, în ordinea lor, cele mai puternice elemente de cultură ale omenirii, înobilată prin ele.



ZIUA MARINEI

Bucureşti

Ceremonia s'a desfăşurat la cabana Federaţiei Române a Sporturilor Nautice dela lacul Floreasca, în prezenţa domnilor Amiral August Roman, secretarul general al subsecretariatului de Stat al Marinei, D. Col. Colfescu, prefectul jud. Ilfov, D. General Scheleti, primarul sectorului, prof. I. Gheorghiu, şeful sporturilor româneşti, Ing. Corneliu Ionescu, director general al P. C. A., ofiţerii de marină aflaţi în localitate şi un numeros public, care umplea malurile lacului.

Serviciul divin a fost desăvârşit de cuvioşii preotul maior Croitoru, confesor al garnizoanei şi preotul Urseanu, parohul bisericei Floreasca, care au înălţat rugi pentru pomenirea eroilor marinari şi sportivi, căzuţi la datorie. In cinstea lor s'a afundat o ancoră de flori în apele lacului, conform tradiţiei.

Părintele maior *Croitoru* şi d. Comandor *A. Negulescu*, secretarul general al L. N. R. au rostit cuvântări ocazionale.

A urmat apoi o demonstraţie sportivă, cu rezultatele de mai jos, d. *Comandor Eugen Săvulescu* distribuind premiile constând din diplome, plachete, insigne, cărţi celor ce s'au distins.

Caiac I Domni

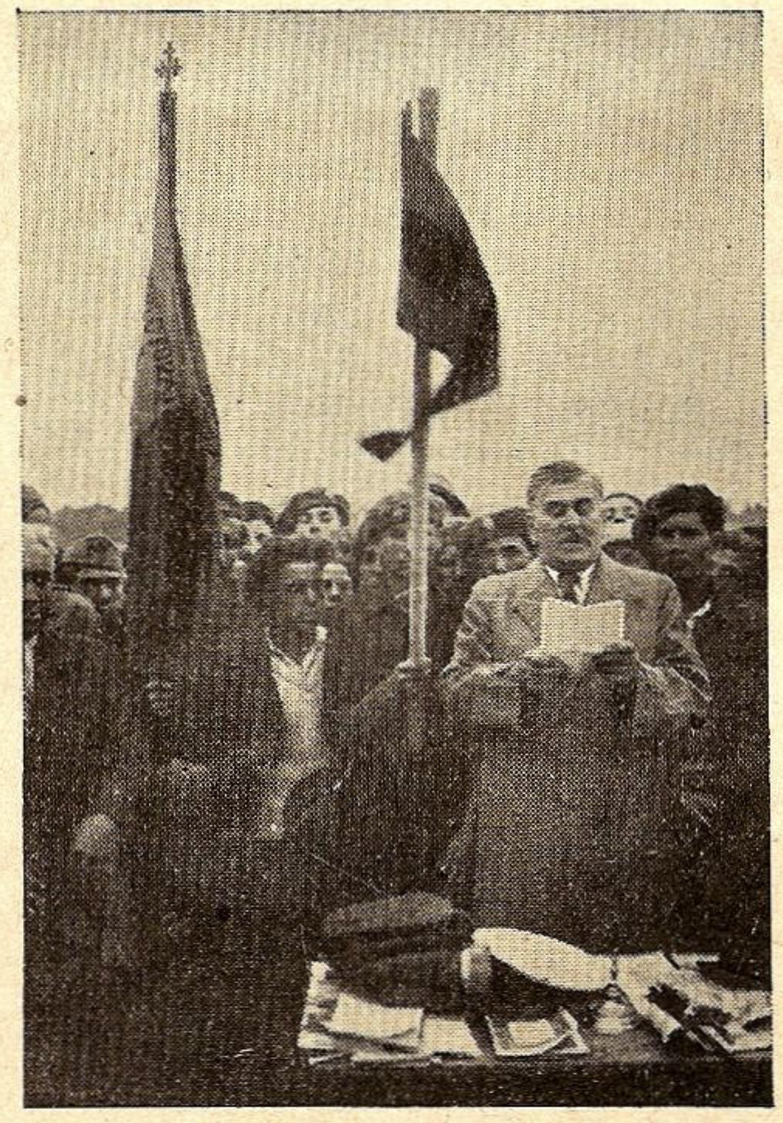
Solomonescu D. 1'34" D. d. D.
Ştefănescu Drăgăneşti 1'35" B. N. R.

Caiac 2 Doamne

Dor de Ducă 1'45" (Coca Dimopol, Ana Beligrădeanu.
Dor de Ducă 1'53" (Zozo Dumitrescu, Bibi Tăligrădeanu).

Skiff I Domni

Cuedan 2'17" B. N. R.; Lupulescu 2'33" B. N. R.



D. Comandant Emil Paraschivescu, preşedintele filialei L.N.R. din Sinteşti (Ilfov) rostindu-şi cuvântarea.

Gig 2+1

B. N. R. 1'55" Bubi Ionescu—Brăete Doina.
B. N. R. 2'10" Nana Ralet — Daria Laravei.

Caiac 2 Domni

Dor de Ducă 2'04" Solomonescu-Miulescu.
Dor de Ducă 2'27" Speh Alex. — Starber.
Ford Româna 2'33" Constantinescu-Radu St.

Caiac 1 Doamne

Dor de Ducă 2'01" Coca Dimopol;
Dor de Ducă 2'06" Ana Beligrădeanu;
B. N. R. 2'06" Steluţa Stăncescu.

Gig 2+1 Domni

B. N. R., 2'21" Zugrăvescu-Lupulescu;
Telefoane 2'27" Serafide—Petre Viorel.
B. N. R. 2'30" Guedan Ianculescu.

Skiff 1 Doamne

B. N. R. 1'49" Niki Mărculescu,
Telefoane descalificat.

Caiac dublu mixt

Dor de Ducă 1'44" Coca Dimopol—Solomonescu.
Dor de Ducă 1'46½" Ana Beligrădeanu—Miulescu.
B. N. R. 1'50" Steluţa Stănescu-Ştefănescu.

Constanţa

„Ziua Marinei" a fost serbată şi anul acesta cu deosebită solemnitate.

Această sărbătoare marinărească a fost onorată cu prezenţa d-lui general Şova, ministru subsecretar de Stat al marinei.

Serbarea s'a desfăşurat la bordul crucişătorului auxiliar „Dacia".

La ora 10 dim., d. general Şova, ministru subsecretar de stat al marinei, însoţit de d-nii vice-amiral I. Georgescu, c'amiral Horia Macelariu, general Ionaşcu, a sosit în port, trecând în revistă compania de onoare cu drapel şi muzică.

După aceasta, s'a urcat la bordul N.M.S. „Dacia", unde s'a desfăşurat solemnitatea.

Au mai fost de faţă d. avocat Dumitru Voicu, ajutor de primar comandanţii navelor române cu câte o delegaţie de ofiţeri dela toate navele aflate în port ş. a.

P. S. Chezarie Păunescu, episcopul Tomisului înconjurat de un sobor de preoţi, a oficiat serviciul religios, pentru pomenirea marinarilor morţi

După terminarea pomelnicului, şalupa de comandament, având la bord garda de onoare, a mers în mijlocul bazinului portului, unde a fost aruncată în apă, după tradiţia marinărească, o frumoasă coroană de flori naturale.

In numele marinei şi marinarilor, a vorbit d. c'amiral Horia Macelariu, preşedintele filialei Constanţa.

Cei prezenţi au asistat apoi la întreceri între echipajul vaselor, pe bărci, baleniere şi înnot.

Seara, la ora 8, a fost în gara maritimă, o reuşită serbare, dată de echipajul „N. M. S. Murgescu", la care a asistat foarte multă lume, care a răsplătit cu aplauze frumoasa producţie a marinarilor.

Braşov

„ZIUA MARINEI" s'a serbat într'un cadru restrâns, în tabăra dela Poeana.

Aci s'a organizat o serbare sub forma unei şezători la care au fost invitaţi şi-au participat toţi vizitatorii ce se găseau în Poeana, după programul următor:

1. Cât e lumea pe sub soare . . **Cor**
2. Cuvânt de deschidere . . . . **Eug. Mândru**
3. Marşul Marinarilor . . . . **Cor**
4. Apelul marinarilor căzuţi pentru Patrie.
5. Rugă pentru eroi (versuri) . . **Eug. Mândru**
6. Marşul Marinarilor . . . . **Cor**
7. Campania lui „Mircea din 1892" (lect.) **I. Petrescu**
8. Ţara mea şi mândra mea (solo voce) **Elena Bucur**
9. Puşlamaua (lectură) . . . . **Elena Bucur**
10. Călătorie (versuri) . . . . **Eug. Buştea**
11. Valsuri (acordeon) . . . . . **Cita Măsgăreanu**
12. Stanţe (versuri) . . . . . **Val. Manta**
13. Am mutat o piatră de hotar . . .
14. Naufragiu (versuri) . . . . . **Victor Constantin**
15. Bravo copii ai României . . . **Cor**
16. Marea Neagră (versuri) . . . . **Lucia Tabără**
17. Marşul Taberei . . . . . **Cor**

Succesul a fost foarte frumos.

Cu această ocazie s'a distribuit participanţilor, diferite broşuri şi materiale de propagandă.

In cursul săptămânii, dela 14—19 Septembrie c., s'au pus în vânzare la librăria „Cartea Românească" din localitate, tot felul de broşuri şi reviste, de ale L. N. R.

Ostrov

Ziua Marinei a fost serbată în portul nostru printr'un serviciu religios, de către Protoereul Dobrescu şi preotul Stănescu cu participarea unui însemnat număr de cetăţeni ai localităţii.

La ora 11.30 pe malul Dunării în faţa debarcaderului de pasageri s'a oficiat un parastas de pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie, în asistenţa şefilor de autorităţi civile şi militare din oraş şi a unui număr de cetăţeni. După oficierea parastasului a fost aruncată în Dunăre o splendidă ancoră de flori în amintirea eroilor marinari şi pentru a omagia jertfa lor supremă.

Serbări nautice în port nu am avut, întrucât Primăria Oraşului Ostrov nu are fonduri.

Târgul-Ocna

Patronul Marinei Regale Române, 15 August 1944, s'a sărbătorit astfel:

1. In acea zi la ora 12 s'a făcut o rugăciune pentru pomenirea marinarilor căzuţi la datorie, de către Prea Cucernicul Părinte Protoereu I. Matei, asistat de Cucernici Sf. Sa Preotul Goagă (misionar la Episcopia Roman), Sf. Sa Preotul Negureanu şi diaconul Pruteanu.

La această pomenire au asistat autorităţile civile si militare, şi un număr mare de credincioşi.

2. După pomenire, d. Col. Enescu, preşedintele filialei, a spus câteva cuvinte, arătând: însemnătatea patronului, eroismul marinarilor, recunoştinţa arătată de Ţară.

Regretăm că, n'am putut organiza şi o serbare, deoarece, şcolile sunt evacuate din localitate.

Călăraşi

La ora 8 dimineaţa în ziua de 15 August 1944, a avut loc în port solemnitatea sărbătorirei zilei Sfintei Marii patroana marinarilor prin oficierea serviciului religios şi aruncarea la apă a unei ancore din flori, după care d-nul avocat şi primar

Pe lunca Sabarului de Ziua Marinei

Eugen Cialic, preşedintele Ligii Navale Regale Române filiala Călăraşi, a rostit un impresionant discurs

La această înălţătoare sărbătoare, au luat parte toate autorităţile civile şi militare din localitate şi un numeros public; apoi, la ora 5 p. m. autorităţile civile şi militare s'au transportat în comuna Roseţi jud. Ialomiţa unde de către sportivii marinari ai Regimentului Infanterie Marină s'au executat reuşite demonstraţii de înnot la care au luai parte şi echipa sportivă Călăraşi, precum şi un bogat concurs de canotaj cu elemente sportive marinăreşti. meros, compus dintre sătenii comunei Sinteşti-Ilfov, Premilitari, cu următoarele rezultate:

Cursa de lotci 6 km. seniori.

1. Mahmut Amet (Clubul Atletic Ialomiţeanu); 2. Arhitect G. Varviari (C. A. I.); 3. P.Dincă (C.A.I.)

Cursa de lotci 4 km. juniori.

1. I. Georgescu Octavian (C. A. I.); 2. Ninel Manole (C. A. I.); 3. Cristescu Cuza (C. A. I.).

Cursa militară de bărci-baleniere.

1. Compania 2 RAM, condusă de caporalul N. Constantin; 2. Compania 1 RAM, condusă de Maestrul ăduleţeanu Constantin; 3. Compania aruncătoare 120 RIM, condusă de Sub-Maestrul Gălăţeanu N.

Cursa de lotci militare o persoană.

1. Combania Aruncătoare 120 RIM, lotca condusă de soldatul Ciurea Radu; 2. Cmpania 1 RAM, condusă soldatul Nedovici Gheorghe.

Cursa de înnot - viteză.

1. Soldatul Spiru Ghelmani; 2. Soldatul Fori Stan; 3. Soldatul Palnu Ioan.

Sărituri în apă.

1. Soldatul Ilie Marin.

După desfăşurarea programului sportiv - marinăresc, s'au împărţit concurenţilor premiaţi numeroase premii. Liga Navală Română, aduce pe această cale mulţumirile ei Comandantului şi Ofiţerilor Regimentului de Infanterîa Marinei, precum şi Filialei Călăraşi - Ialomiţa pentru educaţia sportivo-nautică marinărească a ostaşilor, a sportivilor Ialomiţeni, precum şi a marelui public Ialomiţean.

Sinteşti-Ilfov

Sinteşti (Ilfov) Pe frumoasa luncă a Sabarului din Comuna Sinteşti-Ilfov, în prezenţa unui numeros public compuss din localnici şi refugiaţi, şia Subcentrelor Premilitare şi Extraşcolare, condusse de dl. şi d-na Directr Petre Popescu, „Ziua Marinei",

15 August 1944, s'a serbat cu un deosebit program sportivo-nautic organizat de d-nii: Locot. Paul Epureanu dela Liga Navală Română şi I. Covaci din F. R. F.A. Serbarea a început printr'un Te-Deum oficiat de P. S. Preotul Ion Mateescu dela biserica S-tul Nicolae Şelari-Bucureşti şi S. S. Preotul Constantin Rădulescu, dela Parohia Ferentari-Bucureşti, care au înălţat rugi Tatălui Sfânt pentru mântuirea poporului român, pentru mântuirea şi slava marinarilor şi corăbierilor şi pescarilor români, căzuţi şi jertfiţi pentru independenţa ţării şi libertatea poporului român şi ridicarea marinei româneşti.

După slujbă religioasă, S. S. Preotul Mateescu dela biserica Sf-tul Nicolae Şelari din Bucureşti, vorbeşte mulţimii despre apele româneşti în decursul isstoriei şi desvoltării poporului român, ca fiinţă naţională şi economică. A urmat apoi cuvântarea d-lui Comandant de cursă lungă Emil Parasschivescu, Preşedintele L.N.R. Filiala Sinteşti-Ilfov, care a făcut un scurt istoric al sărbătoriri „Ziua Marinei", care este strâns legată de Liga Navală Română, din iniţativa căreia această sărbătoare a luat fiinţă. După aceasta ia cuvântul dl. Director Petre Popescu, Comandantul Subcentrului Premilitar Sinteşti-Ilfov, care adresându-se tineretului, îi cere respectul lui pentru tot ce e marinar, corăbier şi pescar, descriind în cuvinte înduioşătoare, moartea lor în valurile apei,acolo unde nu au scăpare şi pier în undele negre strigând, ultimul cuvânt: Mamă! D-sa mai cere tineretului o dragosste de apă, care îi creşte de copii pe marginea ei, îi leagănă şi îi scaldă în undele ei, le dă viaţă, sănătate şi vissurile dulci ale copilăriei şi adolescenţei, când în zilele de vară îşi petrec timpul pe marginea râului Sabar, în bătaia soarelui şi în mijlocul holdelor de grâu şi lanurile de porumb.

Roagă apoi tineretul să se unească cu el şi să-şi ia asupra lor ducerea mai departe a progresului Ligii Navale Române prin Filiala Sinteşti-Ilfov, care cu toată vitregia timpului, a dat Comunei Sinteşti-Ilfov,o nouă viaţă, de sport, de aer liber, de mişcare de soare şi de ocupaţii artisstice-intelectuale, prin concursuri de desen şi literatură marinărească. La toate aceste cuvântări, răspunde scriitorul şi petul Al. Bilciurescu, delegatul Centrului Ligii Navale Române, care mulţumeşte tuturor, pentru munca nepreţuită şi benevolă, pentru propăşirea ideiei de iubire de ape româneşti şi de sporturi nautice. S'a desfăşurat apoi un program sportivo-nautic, compus din alergări cu treceri prin apă, cu hand-baall în apă,, un spectaculoss şi distractiv fel de sport, în care concurenţii au drept teren —apa— iar portarii stau la pază pe marginea apei, astfel că lupta esste împiedicată de apă, şi jucătorii în loc a se tăvăli pe uscat, fac câte o baie bună şi răcoritoare, în văzul sspectatorilor. Iniţiatorul acestui joc a fosst d-l Locot. Paul Epureanu, dela L. N. R. Centrala. Sărbătoarea s'a terminat cu o partidă de foot-ball, disputată între echipa localnicilor din Sinteşti şi echipa Premilitarilor din Subcentrul P. P. Sinteşti pentru Cupa „Eroul aspirant de Marină Mircea Dan Metz. „Cavaler al ordinului „Mihai Viteazul", donată de Centrala L. N. R. şi care a fost viu disputată, fiind cucerită de echipa localnicilor, condusăde doctorandul Alexandru Radu, Secretarul filialei L. N. R. Sinteşti-Ilfov. Tuturor concurenţilor li s'a împărţit premii, broşuri, reviste şi calendare donate de Centrala Ligii Navale Române.

Stoeneşti-Muscel

Centrul sportiv den Comuna Stoenesşti (jud. Muscel) sub conducerea Instructorului Zlătescu Aurel, a sărbătorit „Ziua Marinei", 15 August 1944 (Sf. Maria), in mijlocul unui numeros public compus din săteni şi refugiaţi orăşeni, pe lunca râului Doamnei, încadrând intr'un frumos program sportiv, cu concursuri de înnot.

S'au distribuit concurenţilor numeroase şi frumoase premii.

Zimnicea

In faţa unui public compus din localnici şi refugiaţi, în număr de peste 2000 de perssoane „Ziua Marinei" s'a serbat pe canalul Passărea, cu un deosebit program nautic, organizat şi condus de d-l Emanoil Florescu, delegatul Federaţiei Române de Sporturi Nautice. Sărbătoarea a început prin oficierea unui Te-Deum, de un sobor de preoţi din localitate, pentru odihna celor pieriţi eroic în apele româneşti, în lupta pentru libertate şi a pescarilor, muncitorii care desăvârşesc ridicara eceonomică a ţării pe margini de ape. A urmat apoi o frumoasă cuvântare a d-lui Comandor Borcea, care a făcut un istoric al vitejiei marinarilor români, în lupta pentru Independenţă şi Libertate a poporului român, şi eroismul muncitorilor pescari, care nu-şi precupeţessc sacrificiul vieţei lor pentru a desvolta şi desăvârşi frumoasa lor meserie de pescari, în ridicarea nivelului economic al ţării.

A urmat apoi un program de sporturi nautice, compus din: înnot, pe 100,200 şi 1000 metri, întreceri de bărci pescăreşti cu rame de 8+1 şi sărituri în apă.

Tuturor concurenţilor plasaţi în primele locuri li s'au decernat premii în bani. Au luat parte la această frumoassă şi înălţătoare sărbătoare marinărească, d-nii Primar Ganciovici, Comandor Borcea, Comandor Grecescu şi Şeful Poliţiei locale. Menţionăm, munca şi activitatea sportivă nautică a d-lui Emanoil Florescu, Instructorul de înnot al F. R. S. Nautice, căştigătorul a numeroase premii şi cupe la natatie şi fost campion naţional al României la mare fond, care a desăvârşit această înălţătoare şi folositoare manifesstare nautică-marinărească.

Comemorarea Domnitorului Mircea

Semn de destin mare pentru neamul nostru, peste întinsul apelor este dus în şoaptă din loc în loc şi întocmai ca unda de val se pierde pentru a zămisli din nou. Şi semnul acesta stă tocmai în nodul de tradiţie, care în zilele acestea pare că s'a strâns mai mult şi spunând peste veac cine am fost şi cine suntem în valea Dunărei şi la marea Pontului.

Acum se cuvine a pomeni în cântări de slavă cei 526 de ani când a închis ochii „Domnul Ţării Româneşti, al Almaşului şi Făgăraşului Hertzog şi pe ambele maluri ale Dunării, peste cetatea Drâstorului şi până la Marea cea Mare.

Mircea cel Mare, după cât se pare, luase o frumoasă moştenire la urcarea pe tron în anul 1387. El a luptat, punând minte şi suflet, să o păstreze şi încă să o întindă peste acele locuri, toate câte constituesc vatra de plămădire a neamului său.

Dela romani, Dunărea nu avusese în valea ei alţi stăpâni decât localnici. Stăpânirea aceasta, Mircea a manifestat-o mai mult decât oricine şi flotele lui au înscris pagini de glorie peste unda bătrânului Danubiu. Nu Românii le pomenesc, ci străinii vorbesc de ele.

Aşa la Nicopole în anul 1396, coaliţia creştină a dat ocazie aliaţilor lui Mircea să-i cunoască puterea şi să admire domneasca lui flotă.

Armata creştină număra peste 13.000 de oameni, care trebuiau să asedieze cetatea Nicopolului pe apă şi pe uscat. Flotele aliate nu se putuseră concentra în apropiere de câmpul de bătălie. Franco-veneţienii se găseau cu 44 de galere la gurile Dunării unde aşteptau sorţii războiului. Cele şaptezeci de vase mari încărcate cu făină, vin şi alte provizii, coborîseră dela Viena la vale pentru aprovizionarea armatei lui Sigismund, dar se pare că foarte puţine trecuseră mai jos de Porţile de Fier.

Singură flota lui Mircea era concentrată întreagă

în regiunea Turnu-Nicopol. De altfel ea fusese aceea care trecuse armata franceză la Sud de fluviu.

Cetatea Nicopolului, cu poziţia ei minunată, putu să reziste cu înlesnire atacului creştin, pronunţat de pe apă şi uscat. Baiazid Ildirim sosi ca fulgerul de repede, cum îi era şi porecla, iar creştinii care se certau încă asupra ordinei de atac, se treziră în faţa inamicului de pe valea Osmei.

Despre vitejia creştinilor nu se poate spune un cuvânt rău; ea a fost nebunească. Prinţul de Concy cu francezii lui, ca şi Frederic de Hohenzolern cu teutonii săi, s'au aruncat în luptă ca nişte bravi. Nu au făcut altfel nici cavalerii stirieni ai lui Herman de Cilli şi nici Bavarezii Burgravului de Nurenberg. Dar nimeni dintre comandanţii creştini nu ascultaseră sfaturile prinţului român, care cunoştea bine pe ienicerii lui Baiazid.

A urmat dezastrul. In toiul prăpădului navele lui Mircea se aflau acolo. Ele au fost ultima speranţă a fiecărui creştin aruncat cu spatele spre apele Dunării.

„Sigismund, care era comandant şef al coaliţiei, fu smuls din învălmăşeag şi urcat într'o corabie muntenească, alţi câţiva nobili scăpară pe alte corăbii, sub o ploaie de săgeţi.

„Dunărea îi purtă — în navele lui Mircea — şi îi duse la Chilia unde înyinşii avură fericirea de a întâlni flota aurită cu 44 galere a cruciaţilor veneţieni şi rodieni, comandată de amiralul veneţian Mocenigo".

Sigismund „îşi continuă drumul în patrie pe calea mării".

Nu mai este nevoie să spunem niciun cuvânt de rolul jucat de flota marelui prinţ român Mircea în acea zi memorabilă şi tragică pentru creştini, la Nicopol.

In anul 1400 Domnul român lovea rău pe inamici şi răzbuna pe creştini.

„Muntenia lui Mircea se întindea dela Severin până la gurile Dunării şi dela Chilia până la Varna. Domnul se intitula cu drept cuvânt „autocrat al amândoror malurilor pe toată Dunărea până la Ochean şi al oraşului Silistra".

Dar Mircea era un stăpân al Dunării de concepţie română, fiindcă la 1403 sau 1404 el încheia cu Vladislav al Poloniei un tratat de comerţ care zicea:

„Dat-a Domnia Mea credinţa şi sufletul Domniei Mele, tuturor neguţătorilor şi pligrailor din ţara părintelui fratelui Domniei Mele Vladislav regele dela Leopole şi purgarilor din ţara fratelui Domniei Mele marele Principe Vitold, cum ca să aibă voie de a veni în ţara Domniei Mele cu mărfurile lor, fiindu-le venirea slobodă pe credinţa şi sufletul Domniei Mele, cu orişicât de multă, fie măcar cu nenumăratele, nenumăratelor, cu miele, mieilor... cumpărând şi vânzând, prin toate oraşele, prin toate schelele de pe Dunăre, şi începând dela Porţile de Fier şi chiar până la Brăila"...

Am putea să spunem că dacă Comandantul Şef al aliaţilor dela Nicopol, Sigismund Regele, nu dăduse în anul 1396 niciun ordin de zi pentru a aduce laudă flotei care nu lăsase să i se curme aşa de tragic firul vieţii; documentul acesta al lui Mircea dela 1404 avea să rămână în istoria română şi în dreptul internaţional, ca cel mai frumos ordin de citare universală a unui factor civilizator: flota şi Dunărea românească.

Astăzi, când se împlinesc 526 de ani dela moartea lui Mircea, putem să încheiem aceste rânduri cu încredere în viitorul românismului.

Lt.C-dor adj. POPESCU DEVESELU

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

Dr. Ing. V. V. MENDL: Spărgătoarele de ghiaţă.

Revista olandeză SCHiP EN WERF din 14 Aprilie 1944, una din revistele technice olandeze, care în cursul ultimilor 15 ani a publicat şi alte articole din acest domeniu — este vorba de spărgătoare de ghiaţă — publică sub titlul de mai sus un articol datorat D-lui Dr. Ing. V. V. MENDL.

Autorul începe cu câteva consideraţiuni istorice şi arată că, contrar credinţei răspândite în multe cercuri, origina spărgătoarelor de ghiaţă nu trebuie căutată în transformarea provei vaporaşului PAILOT din Kronstadt de către comerciantul rus BRITNEF în anul 1864 şi în vinderea planurilor lui inginerului german STEINHAUS din Hamburg, care ar fi bazat pe ele proiectul spărgătorului EISBRECHER I, primul spărgător german, construit în 1871, ci existenţa spărgătoarelor este mult mai veche

Astfel încă în anii 1851/52 un şantier german a construit spărgătorul „COMMUNICATION" destinat portului Riga. Iar în 1857 suedezii au pus în exploatare vasul „POLHEM", care a navigat până în anul 1871 pe ruta insulei Gotland ţinând-o liberă de gheţuri.

Intr'adevăr statele nordice au interesul cel mai mare în spărgătoare de ghiaţă — în afară de acele coaste scăldate de apele calde ale Golfstream-ului — şi printre ele stă în primul loc Rusia.

Cu toate că vaporaşul „PAILOT", graţie provei lui transformate în 1864, a dat rezultate foarte bune şi a menţinut deschis timp de ani de zile şenalul navigabil între Kronstadt şi Oranienbaum, chestiunea spărgătoarelor nu a făcut nici un progres în Rusia până la sfârşitul secolului când a fost reluată de către Amiralul MAKAROF. Spărgătoarele construite depe urma lui sunt printre cele mai mari şi mai navigă şi în zilele noastre.

A intervenit o altă întrerupere şi chestiunea nu a ajuns pe tapet din nou decât pe la sfârşitul celui al treilea deceniu al secolului actual şi anume din cauza problemei foarte interesante şi arzătoare pentru vecinii noştri dela răsărit a navigaţiei în Oceanul Inghetat în jurul Siberiei. De atunci au luat fiinţă spărgătoare de ghiaţă, care întrec toate celelalte ca mărime.

Aşa dar problema fiind foarte veche, nu este decât firesc că în cursul anilor s'a adunat un număr foarte mare de scrieri în această direcţie. Din păcate unele din cele mai interesante nu sunt scrise de arhitecţi navali.

Cu privire la întrebarea cea mai importantă care se pune, adică anume ce grosime de ghiaţă spărgătorul va fi în măsură să spargă, literatura de specialitate indică formule, fără ca ele să dea rezultate satisfăcătoare:

Insă inginerul finlandez R. RUNEBERG, cu ocazia unei conferinţe în faţa Instituţiunii de Ingineri Civili din Londra în anul 1889, a indicat o formulă pentru calcularea grosimei gheţei sparte, folosind — cum este mai firesc — presiunea verticală a provei vasului exercitată asupra stratului de ghiaţă.

Deoarece presiunea verticală a spărgătorului este în genere necunoscută şi greu de estimat, formula lui RUNEBERG, în forma ei originală, nu poate fi folosită practic decât prea rare ori. Dat fiind că pe de o parte chiar în locurile, unde nu sunt zăpoare, stratul de ghiaţă este departe de a avea o grosime uniformă şi bine stabilită şi în consecinţă nu poate fi vorba de stabilirea grosimei gheţei sparte cu exactitate milimetrică, pe de altă parte raporturile între dimensiunile principale ale corpurilor de spăr-

gător de ghiaţă nu variază de obiceiu decât prea puţin se poate ajunge la simplificări ale formulei lui RUNEBERG îngăduind aproximarea grosimei căutate în raport cu diferite caracteristice ale vasului.

In conformitate cu indicaţiile literaturei se poate presupune că presiunea verticală exercitată de spărgător asupra gheţei va varia între 2½% şi 3½% ale deplasamentului lui. Mai departe se presupune că vasul se găseşte în cursă liberă, adică spărgătorul înaintează până ce prova lui face contact cu ghiaţă. Dat fiind că elicea prin puterea aparatului motor împinge vasul tot mai înainte şi graţie formei teşite a provei lui, corpul vasului se va ridica cu prova în sus pe ghiaţă până ce presiunea născută de pe urma acestei schimbări de asietă este destul de mare pentru a provoca spargerea stratului de ghiaţă. In acest moment vasul cade înapoi pe linia lui de plutire iniţială şi jocul începe din nou. Unghiul de schimbare a asietei va fi foarte redus.

Indreptăţirea acestui rezonament a fost dovedită între altele şi de filmul unui model de spărgător de ghiaţă în funcţiune al Institutului de Cercetări Navale din Hamburg (Hamburgische Schiffbau-Verscuchsanstalt) rulat acuma câţiva ani cu ocazia unei conferinţe în faţa Societăţii Politechnice din România.

Graţie presupunerilor şi simplificărilor menţionate, autorul articolului ajunge la mai multe formule, derivate din formula lui RUNEBERG, pentru aflarea grosimei gheţei sparte, şi anume: Grosimea gheţei sparte în centimetri:

	C_1	×	Lărgimea vasului în metri	1,25
sau	C_2	×	Deplasamentul vasului	0,417
sau	C_3	×	Puterea indicată a maşinii	0,417

In formulele de mai sus C_1, C_2 resp. C_3 sunt coeficienţi convenţionali, având valorile următoare:

Presiunea verticală luată egală cu	C_1	C_2	C_3
2½% ale deplasamentului	2,18	2,49	2,09
3% ale deplasamentului	2,38	2,73	2,29
3½% ale deplasamentului	2,57	2,94	2,47

Avându-se în vedere mereu că nu poate fi vorba decât de o aproximaţie este perfect de bine admisibil ca aceşti coeficienţi să fie rotunjiţi la valorile de mai jos:

Presiunea verticală luată egală cu	C_1	C_2	C_3
2½% ale deplasamentului	2,20	2,50	2,10
3% ale deplasamentului	2,40	2,75	2,30
3½% ale deplasamentului	2,60	3,00	2,50

Pe baza unei publicaţiuni anterioare războiului actual formulele indicate au fost controlate de către Marina pentru Paza Coastelor a Statelor Unite (U. S. Coast Guard) şi rezultatele au fost găsite satisfăcătoare.

Cu ajutorul formulelor în chestiune se pot calcula dimensiunile principale ale unor spărgătoare, care să servească drept puncte de plecare pentru întocmirea proiectelor definitive. Chiar dacă dimensiunile mai sunt modificate într'o măsură oarecare, spărgătoarele rezultânde vor putea sparge în cursă liberă ghiaţa de grosimea îndicată în dreptul fiecăruia. Aceste dimensiuni sunt următoarele:

Lărgimea în linia de plutire m	Lungimea în linia de plutire m	Înălţimea laterală m	Pescajul mediu m	Deplasam. în apă de mare tone	Puterea aparatului motor Cai put. indicati	Ghiaţa spartă cm
5,00	20,25	2,70	1,92	25	144	9—16
8,00	32,56	4,32	3,10	386	592	30—35
10,00	40,70	5,40	3,87	768	1170	39—47
12,00	48,48	6,48	4,64	1311	1996	49—53
15,00	61,06	8,10	5,80	2561	3855	65—77
18,00	73,26	9,72	6,97	4425	6737	84—99
20,00	81,40	10,80	7,74	6070	9242	93—122
22,00	89,54	11,88	8,51	8080	12300	105—162
25,00	101,75	13,50	9,66	11856	18050	123—198

In a doua parte a articolului autorul, cu ajutorul formulelor bine cunoscute folosite în geometria corpurilor de vas, caută să aducă şi dovada teoretică a exactităţii celor expuse.

Neapărat că, dat fiind marele număr de factori, care nu pot fi sezisaţi pe calea analitică sau despre care cunoştinţele noastre nu sunt încă suficient de cuprinzătoare, această dovadă teoretică nu poate fi adusă fără anumite simplificări şi presupuneri. Insă este suficientă pentru scopul vizat, nefiind vorba de un calcul cu exactitate milimetrică ci doar de o aproximaţie.

Pe de altă parte metoda urmată are marele avantaj, că diferitele date pot fi variate în mod sistematic şi în acest chip se poate ajunge la o cunoaştere a influenţei pe care o au asupra performanţelor unui spărgător. Această cale a fost urmată de autor.

Mai întâi trebuie relevat că la aducerea dovezii pentru exactitatea formulelor desvoltate s'a ţinut socoteală numai de presiunea statică exercitată de prova spărgătorului asupra păturii de ghiaţă. Or este ştiut că comandanţii de spărgător de obiceiu nu opresc maşina de propulziune a vasului îndată ce prova spărgătorului ia contact cu ghiaţa, ci o lasă să lucreze mai departe până la oprirea vasului.

Depe urma formei teşite a provei şi după facerea contactului cu ghiaţa forţa de împingere a maşinii se descompune într'o componentă orizontală, folosită pentru urcarea pe ghiaţă a provei şi o componentă verticală luând forma unui supliment al presiunei statice exercitată asupra gheţei.

In condiţiunile presupuse, adică cu un raport al puterei aparatului motor faţa de deplasamentul vasului de ca. 1½, aportul în presiune verticală datorit maşinii nu este mai mare ca 1/3%.

S'ar putea crede că variind acest raport se va obţine rezultate mai bune. Autorul a făcut-o şi ajunge la următoarele cifre pentru cotaparte — suplimentară — a presiunii verticale datorită maşinii:

Raport între puterea maşinii şi deplasament	Cotaparte a presiunei verticale datorită aparatului motor
0,6	0,18% deplasament
0,9	023% deplasament
1,2	0,28% deplasament
1,5	0,33% deplasament
1,8	0,37% deplasament
2,1	0,41% deplasament
2,4	0,45% deplasament
2,7	0,49% deplasament
3,0	0,52% deplasament

Rezultă că aportul maşinii la presiunea verticală este minim faţă de cotaparte datorită deplasamentului de peste 3% ale acestuia, şi această chiar în cazul unei sporiri însemnate a puterei aparatului motor.

Insă maşina va fi de folos pentru a împinge spărgătorul cât mai departe sus pe stratul de ghiaţă aşa încât o parte cât mai mare a deplasamentului lui devine efectivă ca presiune verticală pentru spargerea gheţei.

S'ar putea crede că printr'o sporire a unghiului de teşire a provei cotapartea datorită maşinii poate ajunge la cifre mai satisfăcătoare. Or după cum se găseşte autorul nu este aşa, ci aportul elicei este destul de modest. Se dau următoarele cifre:

Unghiul de teşire a provei	Cotaparte a presiunei verticale datorită aparatului motor
20°	0,27% deplasament
25°	0,34% deplasament
30°	0,42% deplasament
35°	0,51% deplasament
40°	0,61% deplasament
45°	0,73% deplasament
50°	0,87% deplasament

Drept încheiere suntem nevoiţi a atrage atenţia cetitorului asupra faptului că cifrele găsite de autor nu se referă decât la spargerea

gheţei în cursă liberă. După cum am spus, aparatul motor al vasului va fi folosit pentru a face ca el să se urce pe ghiaţă, cât mai mult, adică după ce şi-a făcut vânt până la oprire. Rezultă prin urmare că grosimea maximală a gheţei sparte va fi mai mare ca aceea indicată în tabela de mai sus. Se poate aprecia că sporul va fi de 200—400%. Cifre exacte în această privinţă nu există până în prezent. Rămâne rezervat unor cercetători noui să măsoare la faţa locului unghiul de schimbare a asietei după urcarea spărgătorului pe ghiaţa şi să deducă din el presiunea verticală maximală de care vasul este capabil, de unde vom putea calcula maximul de ghiaţă ce o poate sparge.

LEDOKOL

ISTORICUL ŞI EVOLUŢIA SUBMARINELOR

de Avram Tira

Submarinul, această armă a naţiunilor sărace, care nu-şi pot permite luxul cuirasatelor şi crucişetoarelor, a avut aiurea o foarte bogată literatură. La noi în schimb nu cunoaştem decât două lucrări apărute în preajma războiului precedent: una a căpitanului pe atunci Ion Bălănescu, azi vice-amiral, **„Războiul Naval pe înţelesul tuturor"** şi a căpitanului pe atunci Aurel Negulescu, azi Moş Delamare, **„Războiul sub apă pe înţelesul tuturor"**. Ambele lucrări au fost bine apreciate şi s'au epizat în foarte scurt timp.

Ii revine meritul altui marinar să pue la îndemâna cititorilor cazna, sacrificiile de vieţi ale premergătorilor pentru a desăvârşi această armă, sacrificii tot atât de admirat ca şi a acelora care pornesc la vânătoare pe sub apă.

Primul capitol este rezervat istoriei submarinului, dela cel natural până la cele omeneşti. Un alt capitol vorbeşte de construcţiile de submarine în perioada 1917—1939, plimbându-ne prin şantierele a nu mai puţin de 23 de ţări.

Ultimele trei capitole ne iniţiază în viaţa şi construcţia acesnave, — corpul, motoarele, periscopul, aparatele auxiliare, pompele, sistemul aerului comprimat, ventilaţia, cărmele, conducerea şi terminând cu armamentul, torpila, tuburile de lansat, minele, artileria, misiunea submarinului, mijloacele de luptă, duşmanii lor (vânătorii de submarine, granatele, barajele de mine), terminând cu submarin contra submarin.

In 125 de pagini, cu 60 de ilustraţiuni, prin metodica expunere, lucrarea are meritul de a fi documentară şi plăcută la citit, fiind lipsită de teorii şi formule care ar fi interesat numai pe specialişti.

Toată lauda pentru autor şi un călduros îndemn pentru cititorii noştri de a şi-o procura, căci, după cum a scris recenzorul oficial, d. Comandor Popescu-Deveselu **„lucrarea este şi bună şi foarte necesară pentru popularizare"**. Se găseşte în librării şi la Liga Navală Română. Costul este de 350 lei.

PINGUIN

■ **Benjamin Franklin.** AUTOBIOGRAFIE. Cu o introducere şi o complectare a vieţii autorului de W. Macdonald. Traducere din limba engleză de preotul F. M. Gâldău. — Cine n'a auzit de marele om, învăţat, inventator şi conducător american Franklin? Părintele Gâldău ne oferă, într'o perfectă şi exactă traducere, viaţa marelui om de Stat, cu renume universal, pe care e bine să o cunoaştem, mai cu seamă că ne este istorisită de chiar Benjamin Franklin. E o autobiografie, cu 380 pagini, care poată să fie urmărită cu interes şi în voie bună, căci viaţa marelui american e plină de învăţăminte, şi de omenie, şi e bogată în pilde de muncă, înţelepciune, perseverenţă şi stăruitor îndemn la punerea în serviciul ţării şi propriei sale patrii. Autobiografia de faţă e adresată fiului marelui om, urmaşilor săi şi tuturor tinerilor generaţii care vor să înveţe practica binelui şi a faptelor în folosul obştesc. Dela micul copil, obscur, creşte şi se înalţă, treptat, vertiginos, până la deplina maturitate şi bătrâneţe, Franklin se ridică, prin muncă şi stăruinţă, la cele mai de sus trepte ca om, ca cetăţean şi conducător de întreprinderi, asociaţii şi factor cu greutate al oraşului, al ţinutului şi al Americei. renumele trece dincolo de Ocean, găsindu-şi ecou în Anglia şi Europa, îndeosebi în Franţa, nude este stimat, apreciat şi glorificat, ca şi în propriai ţară. Om practic, ca şi sfătuitor, lucrător tipograf, director de ziare, patron tipograf şi librar, inventator, scriitor şi autor de cărţi, învăţat, parlamentar, delegat al intereselor americane în Anglia şi Europa, susţinător al apărării naţionale şi colonel-Comandant de unitate militară în război, iubitor şi conducător al operaţiunilor maritime, şef de stat, preşedinte al statului Pensylvania, împuternicit-autorizat pentru susţinerea independenţei Americei, — iată, pe scurt, ce a fost şi ce a îndeplinit Benaamin Franklin în lunga lui viaţă. Această carte poate să fie citită de tineri, ca şi de maturi; noi o recomandăm să nu lipsească din biblioteca oricărui intelectual.

■ Am primit broşura d-lui vice-amiral **Petre Bărbuneanu,** de 130 pagini, în care, sub titlul DIN CUVATARILE MELE, îşi descrie activitatea carierii marinăreşti depe când era elev şi până la capătul carierii sale. E o bună ideie. Căci, citindu-i cuvântările, ni se perindă, pe dinaintea ochilor minţii, faptele, figurile şi imaginile ce sunt legate de marină şi marinari. Inşirăm titlurile cuvântărilor şi ocaziunilor, când au fost rostite cuvântările d-lui vice-amiral Bărbuneanu, care ne pot da noţiuni ce ne folosesc: în pragul promovării la gradul de ssublocotenent în şcoala de marină austro-ungară (în 21.III.1902): la demobilizarea rezerviştilor depe vasele portmine, la Galaţi fiind comandant, în gradul de de căpitan (20.VII.1913); la predarea comenzii vaselor portmine, la Galaţi (3.X.1913); la înmormântarea a 6 lucrători, la Galaţi, căzuţi la datorie în urma unei explozii (5.I.1921); la depunerea jurământului elevilor, anul I, din şcoala navală Constanţa, (24.I. 1925); la înmormântarea comandorului (r.) Const. Rădulescu, la Brăila (31.XII.1925); la examenul A. S. R. Principesa Ileana pentru brevetul de ofiţer de bord cl. I (secund) (2.X.1928); la bordul distrugătorului „Mărăşti", nouilor sublocotenenţi promoţia IX (1.VII.1929); la primirea misiunii ofiţerilor polonezi, la Constanţa (13.V.1931); la inspecţia Diviziei de Mare, fiind recomandat, de către vice-amiralul Scodrea (15.X.1931); la depunerea jurământului recruţilor la Tighina (5.V.1932); la vizita unei excadre engleze de 4 crucişetoare, la Constanţa (25.IX.1932); la masa camaraderească dela Ţiglina (15.X.1932); la parastasul lt. comandor Demetriade, la Ţiglina, în faţa bustului acustuia (21. XI.1932), ridicat la 25.X.1909; la **Ziua apei,** la Galaţi, fiind comandant al Diviziei de Dunăre, în calitate de preşedinte al filialei L. N. R. locale (25.VI.1933); la banchetul aviatorilor români sosiţi la Galaţi în 10 hidroavioane după raidul pe ruta Constanţa—Sulina—0Galaţi—Turnu-Severin (8.VIII.1933); la serbarea patronului marinei, în Galaţi, de **Ziua marinei** (15.VIII.1933); la sărbătorirea camarazilor maeştri Tătaru şi Parşov, pensionaţi, de către maeştri militari marinari, în Galaţi (14.X.1933); cu prileul mutării dela comanda Diviziei de Dunăre la aceea de Mare (4.XI.1933); la deschiderea celei a III-a jamboree naţionale, la Mamaia, în prezenţa a 5000 cercetaşi (8.VII.1934); la comemorarea vice-amiralilor Const. Bălescu şi Vasile Scodrea, în amintirea cărora li s'au fixat plăci de bronz, cu efigiile lor, la şcoala navală din Consstanţa (20.IX.1934); la insstalarea ca comandant al marinei Regale (2. XI. 1937); ordinul de zi la luarea comenzii marinei (aceiaşi dată); în cinstea c. amiralului Ion Isbăşescu, trecut în rezervă (20.III. 1938); pe motonava „Basarabia", la banchetul oferit ministrului marinei şi aerului, d-l general P. Teodorescu (9.X.1938); de **Ziua marinei,** la Constanţa, în 1938; după zilele de manevre a celor trei arme — de uscat, apă şi aer — desfăşurate în regiunea Galaţi în zilele de 18—21 Octombrie 1938, cuvântarea rostită la bordul monitorului „Kogălniceanu", când s'a făcut medalierea cu „Semnul onorific de XXV ani de serviciu" a celor 4 monitoare şi 3 vedete din 8, precum comemorarea reînoirii şi reînarmării tuturor monitoarelor (la 22.X.1938); la reuniunea camaredereasca a ofiţerilor Diviziei de Dunăre, la Galaţi (15.XI.1938); la primirea nouei nave-şcoală „Mircea" la Cnstanţa (17.V.1939); după prima călătorie de instrucţie a nouei nave-şcoală „Mircea", de **Ziua marinei** la punerea pietrei fundamentale a portului „Taşaul" (15.VIII.1939). Din reproducerea titlurilor de mai sus, când d-l vice-amiral Băr-

buneanu a avut prilejuri să-şi rostească cuvântul marinarului de elită, cititorul de acum şi cercetătorul de mâine al cărţii de faţă vor avea un bogat material de cunoştiinţe şi de reconstituit la istorical marinei române. Dacă fiecare comandant îşi va da la iveală — aşa cum e în cazul nostru — din notele, cuvântările sau realizările efectuaté depe timpul activităţii, iată un **bun** care va folosi generaţiilor urmaşe. D-l. vice-amiral Petre Bărbuneanu a făcut un mare serviciu marinei prin publicarea broşurei „Din cuvântările mele".

■ RĂZBOIU DE CRUAZIERĂ, de **Caius C. Brediceanu.** Această carte este fructul unei bogate bibliografii. Citind-o ne adaugăm cunoştiinţelor noastre, altele noui. Indeosebi pentru nemarinari, lectura e instructivă, interesantă şi captivantă. Până la sfârşitul cărţii, cu un conţinut de aprape 250 pagini, cititoorul va afla peripeţiile ce se pot întâmpla vaselor de război care se găsesc singure în largul mărilor depărtate. E vorba, în cartea d-lui Brediceanu, de faptele şi dramele marinăreşti culese din trecut „Răsboiul de cruazieră, sau de cursă, înseamnă pe mare ceeace pe uscat este războiul de guerilă. Vase de război singuratece sunt trimise în cruaziere lungi, pentru a captura vapoarele comerciale, a distruge posturile T. F. F. şi cablu submarine, pentru a face nesigure căile de navigaţie, provcând cât mai mari pierderi inamicului, până în cele mai îndepărtate centre de aprovizionare. Natural că aceste vase, operând singure, nu prezintă o forţă militară mare, aşa că ele trebue să lucreze eschivându-se dela întâlniri cu vasele de răzpoi inamice. Ele apar prin surprindere, ca vechii corsari, dau lovituri fulgerătoare, după care dispar iarăşi pe întinsul mărilor, adaugând pagubelor efective şi o atmosferă generală de nelinişte şi siguranţă a navigaţiei. Imediat ce se semnalează, într'o regiune, prezenţa unui vass corsar, întreaga navigaţie este stânjenită. Pe lângă navele capturate şi celelalte se retrag, cât mai repede, în porturi, du unde nu mai ies decât în deplină siguranţă." (p. 5-6). „Războiul de cruazieră nu este o creaţiune a războiului mondial sau a războaielor anterioare, ci putem spune, aproape cu certitudine, că el s'a născut deodată cu însăş războiul naval. Acum două secole războiul de croazieră era în floare. Printre ele războaie dintre Anglia, Franţa, Olanda şi Spania, pentru dobândirea coloniilor şi supremaţia pe mări, războiul de cursă deveni ceva foarte necesar, luând un caracter de permanenţă, el fiind purtat chiar şi în timp de pace — în mod deghizat — de aşa zişii **corsari.**" (p 6-7). Autorul, cunoscător perfect în această materie, descrie peripeţiile întâmplate vaselor germane izolate în războiul mondial precedent. Capitolele tratează despre crucişetorul „Karlsruhe"; despre crucişetoarele auxiliare „Kaiser Wilhelm der Grosse", „Prinz Eitel Friederich", „Kronprinz Wilhelm" şi „Cap Trafalgar"; escadra de crucişetoare de peste Ocean compusă din „Gneisenau", Nürnberg", „Scharnhost", Leipzig", „Dresden", depre crucişetorul uşor „Emden" şi crucişetorul „Königsberg" şi despre ultimul corsar „Seeadler". Lectura acestei cărit este plăcută şi uşoară. Omul matur sau tânăr, marinar sau nemarinar, va simţi, citind-o, o desfătare intelectuală rară.

■ BULETIN INFORMATIV al ministerului lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, redactat de oficiul de studii al consiliului superior al transporturilor şi al tarifelor din minister. E în al V-lea an. N-rul 88 conţine următoarele studii şi informaţiuni: **Navigaţia pe apele noastre interioare** (de Ing. E. Diaconescu-Arnou) care se ocupă de Prut, Siret, Ialomiţa, canalul Dunărea-Bucureşti (prectul inginer N. Caranfil), Olt, canalul Bega, canalul Cerna Vodă Constanţa (cu nici-un proect); studiu interesant. **Problema căilor de comunicaţii după război,** despre tariful şi traficul rutier, cum şi navigaţia fluvială, e un studiu care va fi modificat, desigur, după război; asemenea şi studiul intitulat **Uniunea administraţiilor de căi ferate din Europa. Situaţia economică a Bulgariei** este expusă pe bază de cifre la import, export şi sold, pe anii 1938—1943. Sunt informaţiuni interesante relative la **Căile ferate** în Slovacia şi Turcia. Avem despre **navigaţia maritimă** şi **navigaţia fluvială** în Elveţia, **Aviaţia** în Anglia şi **Diverse** despre **Dreptul englez de expediţie** preţioase informaţiuni. — Nr. 89 conţine articoolele: **Aviaţia comercială** (de Ing. E. Diaconescu-Arnou) în care sunt arătate proecte şi cifre pentru viitor, autorul se ocupă şi despre **societatea L.A.R.E.S.** cu date din anii 1937—1942 pentru linia în exploatare în Km., numărul călătorilor transportaţi şi greutatea trimeterilor poştale în Kg. Studiul **Transporturilor dirijate** în relaţiile cu sudestul european urmează să fie revizuit după război. **Desvoltarea portului dunărean bulgar Rusciuk,** după ce se face istoricul din trecut, se trece la starea de fapt existentă înaintea actualului răzpoi, de când acest studiu a fost publicat în broşură. In articolul următor se expune stadiul căilor ferate în **Anglia,** despre transportul avioanelor pe C. F., în **Bulgaria,** în **Croaţia, Elveţia, Franţa.** Despre **Navigaţia maritimă** se arată informaţiuni din **Anglia, Egipt, Siria, U. S. A.,** informaţiuni despre **Aviaţia în Irak, Turcia, U. S. A.,** şi despre **Drumuri** în **Finlanda, Turcia,** şi **Statele-Unite Americane.** — Nr. 90 conţine articole: despre **Silozurile regionale** (de Ing. E. Diaconescu-Arnon) în care este expusă situaţia tuturor silozurilor din ţară (e anexată şi o hartă a acestora). In studiul **Formarea dreptului aerian,** autorul Georges Ripert, decan al facultăţii de drept din Paris, expune această chestiune de un interes naţional—universal. Articolul **Soarta navelor în serie** după primul război mondial, e o problemă în care va fi reluată după actualul război. Se tratează şi chestiuni de **căi ferate, navigaţia maritimă,** şi **fluvială, aviaţie,** şi drumuri.

■ STRATEGIA MEDITERANEI, de Lt. Comandor **Gh. Mocanu** E o problemă de continuă actualitate, pe care autorul încearcă să o prezinte din toate punctele de vedere: istoric, geografic, maritim, economic şi diplomatic. Face o incursiune în toate aceste domenii. Arată influenţele suferite de Mediterana dela invaziile şi popoarele conviețuitoare în Europa, Asia şi Africa. Examinează mijloacele puse în joc de Anglia, Italia şi Franţa pentru valorificarea resurselor economice şi maritime din Mediterana. Enumără bazele navale exisstente dealungul coastelor şi a mării: Malta, Gibraltar, Alexandria, Cipru, Port--Said, Haiffa, Tobruk (Marea Britanie); Genua, Spezia, Livorno, Cagliari, Trapani, Pantellaria, Napoli, Messina, Catania, Taranto, Brindisi, Tripolis, Bengazi (Italia), Toulon, Ajaccio, Biserta, Alger, Oran (Franţa); pentru fiecare bază navală, de mai sus, autorul descrie caracteristicile speciale. Istoriseşte fazele războiului, din punct de vederestrategic, cu evenimentele cari au avut loc. Mediterana este cheia strategică a lumii, e ca un canal uriaş care leagă oceanele şi mările depărtate; conţine, dealungul ţărmurilor ei, cele mai frumoase localităţi şi porturi ale civilizaţiei moderne; deţine strategia căilor de comunicaţii pe care se desfăşoară acest mare răzpoi cu forţe navale, aeriene şi terestre.

■ VÂNĂTORII DE EPAVE, roman de **Victor Negoescu.** Cititorul, fie el chiar nemarinar, este introdus, prin acest roman bine scris, în tainele unei lumi necunoscute: a vânătorilor de epave, care sunt înzestraţi cu mult curaj şi rară dibăcie. Aceşti vânători ai apelor sunt adevăraţi lupi de mare, căci ei urmăresc liniile de navigaţie întinsă,, în descoperirea vaselor naufragiate, părăsite, pentruca odată găsite, să le smulgă înghiţirii valurilor, să le salveze dela scufundare şi să le captureze tot avutul. Insăş „Codul maritim internaţional" reglementează această ocupaţie şi. îmbogăţire. Dar dacă mii din aceşti vânători de epave se îmbogăţesc, în schimb alţii rămân săraci sau se afundă odată cu prada descopeită. D-l Victor Negoescu — perfect cunoscător al acestei „profesiuni" şi a oamenilor ce se îndeletnicesc cu acest „negoţ" conduce pe cititori în tot ce constitue secret şi dibăcie în tagma vânătorilor de epave, cu învederat talent, cu stil sugestiv şi adecvat subiectului, în cele 300 de pagini pline de surprize, acţiune şi noutăţi, că eroii romanului apar şi defilează ca în faţa unui film cinematografic, iar cititorul e doritor să afle ce se va petrece în paginile următoare până la sfârşit. Cele mai palpitante scene, sau cele mai dramatice episoade, pe care autorul ştie să ni le înfăţişeze, cu bogate amănunte sau cu descrieri sumare, sunt împletite cu acţiuni liniştitoare şi satisfăcătoare, care readuc calmul trebuitor celui mai pretenţios

cititor. Partea interesantă, în acest roman, e faptul că între atâţia eroi streini, prezentaţi de autor, cunoaştem şi câţiva români care fac parte din echipajul nostru, îndeosebi semnalăm pe **moş Licuţă,** înţelept, bun şi cărturar pedeasupra, şeful echipajului, şi pe **Petre Purice,** suflet bun, ajutorul căpitanului-şef Licuţă. Autorul roomanului a avut buna inspiraţie ca să introducă, între eroi, şi o femeie, singura eroină, numită **„Miss Teaïri"** — singura supravieţuitoare a epavei „Good Luck" —, care, încântată de viaţa marinărească, îndrăgostindu-se de Petre Purice se căsătoreşte cu el, şi rămâne în lumea vânătorilor de epave, în care se complace foarte bine, cu toate că are o excelentă situaţie materială fiind moştenitoarea mai multor milioane de dolari. Romanul, aşa cum este desvoltat de d-l Victor Negoescu, dela prima până la ultima pagină, şi cu sfârşitul atât de fericit ales, satisface şi coresspunde oricărui cititor.

■ CREPUSCUL INTIM, poemul de **Dumitru Olariu,** cu gravuri de C. Grosu şi o înfăţişare a poetului de Ioan Micu (colecţia „Litoral", Constanţa) Operă postumă. Tânărul poet a murit pe front, în actualul război, încât tipărirea acestui volumaş, cu 15 poeme, e un act pios împlinit de prietenii şi colegii dela revista „Litoral" din Constanţa. A murit în floarea vârstei de 32 ani, încât nici nu a avut timpul să-şi desvolte complet măsura talentului poetic. De fel din Poiana Sibiului, unde s'a şi născut; a urmat şcolile în mai multe localităţi din ţară; iar studiile universitare în Bucureşti, dela care a obţinut licenţa în drept, care i-a deschis calea avocaturii în Constanţa, unde a şi fost şi prim-ajutor de primar. Talentul poeziei s'a manifestat de timpuriu, publicând în diferite reviste din ţară şi din Capitală; apoi a scos revista „Litoral", cu Cristea Grosu şi Ioan Micu, în Constanţa; a tipărit primul volum „Crângurile Cerului" (cu poezii dintre anii 1929—1930) şi a lăsat în manuscris, placheta „Crepuscul intim", cu versuri în ediţie postumă. Tânărul Ioan Micu arată valoarea artistică a poetului, evidenţiind frumuseţile versurilor lui Dumitru Olariu. Din parte-ne, prezentând această operă postumă — primită la redacţia revisstei noastre — ne-am făcut o datorie de conştiinţă semnalând-o ca un bun comun al scrisului românesc.

■ Am primit la redacţia revistei noastre, cartea BUNĂ DIMINEAŢA (ediţia II), de **Dinu Constantinescu,** operă postumă a copilului-scriitor, mort în vârsta de abia 15 ani, care a fost dată la lumina tiparului de tatăl îndurerat ca act de pioasă şi neştearsă amintire. Din chipul fotografic, aşezat în fruntea volumului, se poate citi inteligenţa şi geniul precoce a copilului minune; iar din cele 320 de pagini ale cărţii se vede cum a scris de pe ce ar fi devenit dacă coasa morţii nu l'ar fi răpus din rândul viitoriilor scriitori. Volumul e prefaţat de scriitorul Ionel Teodoreanu, din care aflăm că copilul se inspirase din paginile cărţilor acestuia, că scrisese într'ascuns, descoperindu-i caetele într'un fund de sertar şi că această tipărire a cărţii **Bună dimineaţa** e un act de sfâşiată pietate a părinţilor. Ni se semnalează, de către Al. C. Ionescu, calităţile în arta scrisului ale lui Dinu Constantinescu şi piesele, în versuri şi proză, de remarcat. Opera literară e compusă din câteva poezii, din schiţe, nuvelete, eseuri, note personale şi un fragment de roman intitulat „Dinu Vale". Cartea se încheie cu câteva aprecieri ale câtorva personalităţi în scrisul copilului Dinu Constantinescu. Citind, cartea ne produce plăcere.

Nostalgia mării

de LENIŢI MUNTEANU
(Sighişoara)

Pe necuprinsuri largi de mare
Cu sufletul înflăcărat
Din dragostea lor pentru ţară
Şi pentru tine s'au luptat
Atâtea generaţii neîncetat!
Am un vas plin
Cu scoici şi cu nisip de mare...
Şi le privesc de atâtea ori
Cu înduioşare!
Apoi pe ochi, îmi las,
Pleoapele să-mi cadă,
Ca valurile zbuciumate a mării,
Truditu-mi suflet să le vadă...
Şi svârl la mal
In gând,
Ce-am adunat în vas!
Cu ochii plini de lacrimi
Eu mă opresc un pas,
Şi o privesc...
Robită de atâta zbuciumare!
Şi înţeleg: că pentru viaţa întreagă
Sunt împărţită între Patrie şi Mare!

De ziua marinarilor

In mijlocul nopţii de smoală
Pornesc vapoarele în larg;
Cunune roşii de artificii
Atârnă din vechiul catarg.

II

E ziua lor şi marinarii,
Cântând, înalţă rugi la cer,
Plutind pe valuri, totdeauna
Tristeţile din suflet pier.

III

Sunt fericiţi să stea pe ape,
Să stea în soare şi lumină;
Ei fiii lui Neptun au fost
Şi fiii lui au să rămână.

IV

Puternici şi neînfricaţi
Prin ploaie, ca şi'n vreme bună,
Păzesc hotarele de apă
Cu vitejia lor străbună.

1 Oct. 1943.

DAN PETRESCU
Târgovişte

Pastel Dunărean *)

Din neguri soarele s'aprinde
Şi razele îl port pe maluri,
Un vas de pasageri porneşte
Făcând rondoul peste valuri.

Sirena şuieră în zare
Sbucnesc maşinile în sbaturi,
Valul bate în carcasă,
Vântul suflă dinspre larguri.

Incet, încet, lunecă'n ape
O mică lume'nalte zări,
Ducând pe valuri mici regrete,
Speranţe, lacrimi, frământări.

Pe maluri, holdele, — fâşii de ştofă —
Ridică râsul lor în soare,
Un mărunţel sătean pe glie,
Işi trage plugul pe ogoare.

O barcă joacă în lumină
Sbătându-se'n-apa adâncă;
Un om s'apleacă peste rame
Şi-şi duce umbra lui de muncă.

In razele răsfrânte'n apă
Un năvodar îşi trage plasa:—
E un tablou din altă lume, —
Ce şi-a făcut din ape casa.

Un pelican, ce dormitează,
Stând răzimat într'un picior,
A tresărit din somnolenţă
Şi ne priveşte'ntrebător.

E un confrate mai de seamă
Ce s'a sculat mai de cu zor?
Filozofează el în taină
Şi lasă'n jos celalt picior.

Dar din ostrovul dela vale
Se'nalţă-o raţă şi-un cocor,
Şi-atuncia pelicanul nostru
A înţeles că-i un vapor.

Greoi îşi mişcă-atuncia paşii
Inspre a undelor cărare,
Lin se lasă'n valul apei
Ca un mic semn de sfidare.

— "Voi nu sunteţi de pe-aicea,
Nu aveţi nimic cu valul,
Nu-i ştiţi cântul şi poemul,
Nu-i ştiţi muzica şi malul.

„Nu-i ştiţi taina ce'nfrăţeşte
Apă, păsări, peşti şi om,
Nu ştiţi dorul ce ne leagă
De al valului atom".

Şi pierzându-se'n ostrovul
Ce-l chiemă la poezie,
Pelicanu'ntoarse ciocul
Plin de-a Deltei nostalgie.

Sergent ION PLOPU

*) Poezia premiată cu premiul de 1.000 lei pe 1944, donat de D-na Elena Gheorghiu - Irimescu.

Marinar dela munte

Ascultă marinare, îţi mai aduci aminte?
Veniseşi de la munte, din ţara de brădeturi,
Când cunoşteai doar apa şuvoiului cel iute
Ce curge sgomotoasă lovind stâncile'n frunte
Şi calmul din poene — şi cântec de cavaluri.

Veneai să-ţi faci armata; te dase la Marină.
Român din vârf de munte, tu nu ştiai ce-i marea
Şi valul şi furtuna! Pe fruntea ta senină
Nu apăruse cuta acelui ce se'nchină
Atunci când norul negru încununează zarea!

In ochi cu nesfârşitul albastrelor întinderi
Uitat-ai de coliba din vârful tău de munte;
Te-ai oţelit îndată şi-ai căpătat deprinderi
De vultur ce se-avântă în vaste necuprinderi:
Ciobanul de la munte fu marinar de frunte!

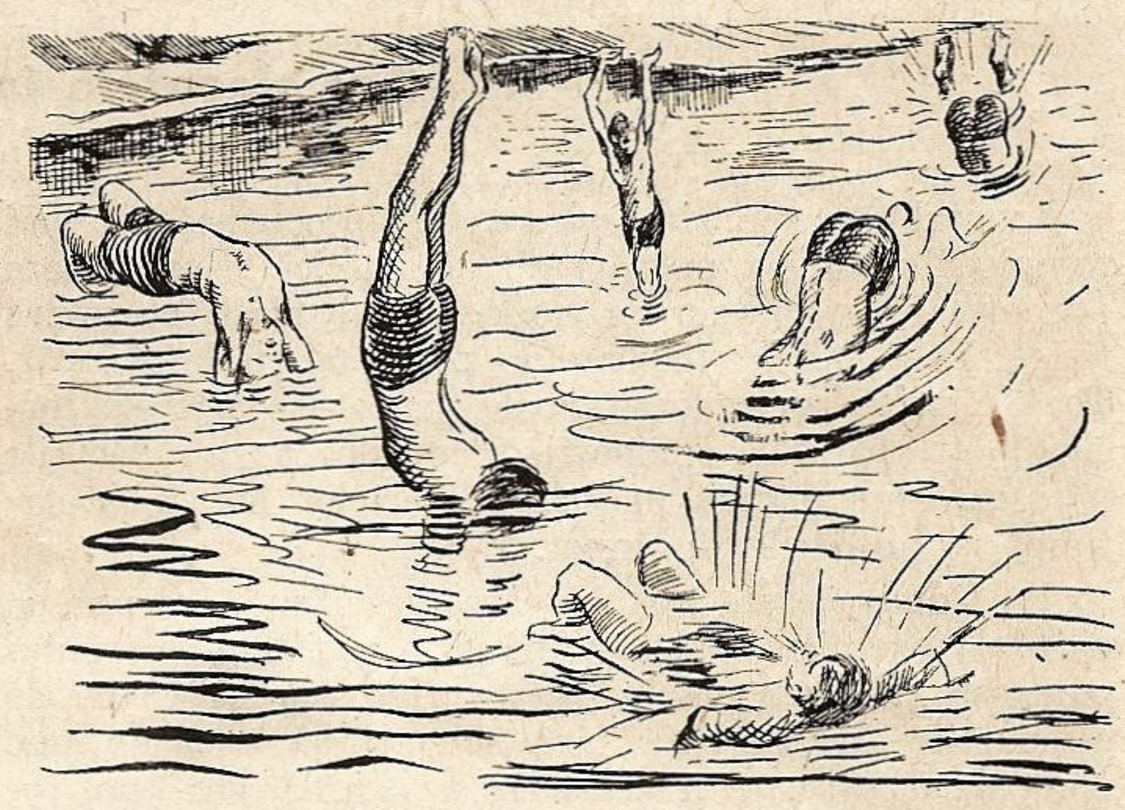
Navigatori de seamă în fala lor neroadă
Au râs aflând că-odată ai fost cioban la stână
Tu le-ai primit sfidarea şi i-ai făcut să piardă
Şi râsul şi mândria, văzându-te la treabă;
Azi îţi cunoaşte faima şi îţi întinde-o mână.

Cpt. C-dor FLORIAN P.

SPORTUL NAUTIC

Cum se învaţă înnotul la ape curgătoare

Pe margini de râuri sau pârâiaşe, prin iazuri şi scocuri de moară, afară la ţară în pământul străbunilor şi bunilor noştrii, vom petrece o vară din plin, cunoscând deaproape şi legea pământului ţărei româneşti şi sufletul săteanului român şi şipotul de vrajnică chemare a undelor din apele româneşti. De ape se leagă naşterea poporului român şi în leagănul valurilor şi undelor s'a creiat o Românie. Spiritul marinăresc şi umbrele eroilor marinari, ce ne chiamă pe luciul apelor îngânând în susurul lor un imn de isbândă, de luptă, de răbdare, ne îndeamnă să ne legăm de apele noastre. Cei ce îşi vor petrece zilele de vară pe marginea râurilor, trebuesc să se înfrăţească cu apa, fie chiar bălăcindu-se în ea. Atunci veţi simţi senzaţia îmbrăţişerei undelor şi plăcerea plutiri pe luciul apelor întinse. Noi care ne-am legat sufletul de marină şi ape vom da aci câteva sfaturi, ca din toată plăcerea de a sta pe margini de râuri sau pârâiaşe să se poată insul alege cu ceva bun: să ştie să înnoate sau să se deprindă cu înnotul. Innotul cere mai întâi obişnuinţa cu apa. Pentrucă în apele curgătoaare nu se poate proceda ca în bazinuri sau ştranduri limitate în dreptunghiuri de beton, chestiunea obişnuirei cu apa este puţin mai dificilă, şi atunci se va bătea un ţăruş pe ţărmul (malul) apei şi se va întinde o sfoară mai groscioară de care se va ţine elevul-înnotător, pânăce se va deprinde cu capul în apă, adică să nu-l mai impresioneze sen-



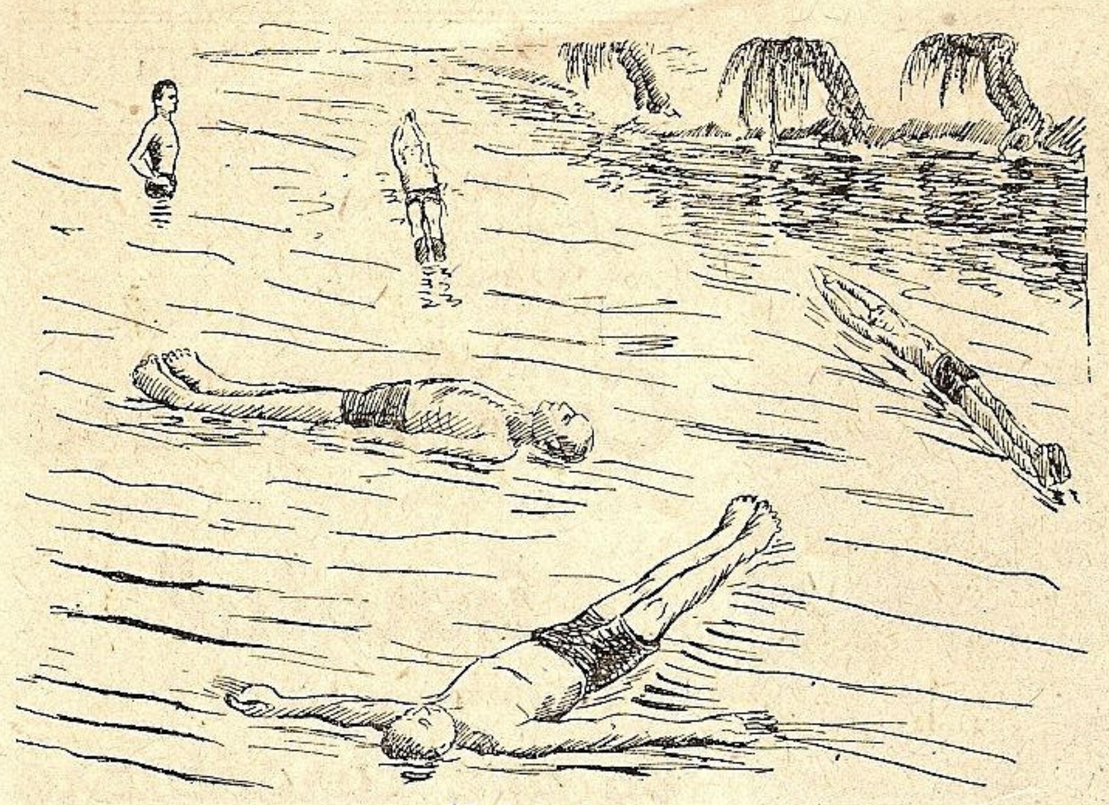
Diferite jocuri şi sărituri

zaţia de gâdilare a apei, în nas, ochi, urechi şi gură. Elevul înnotător va sta la malul apei ţinându-se de sfoară şi va proceda la deprinderea cu apa în modul următor: 1) Va introduce faţa în apă, suflând aerul uşor pe gură în apă. Când va simţi nevoia să aspire va ridica capul şi va trage uşor aerul pe nările nasului.

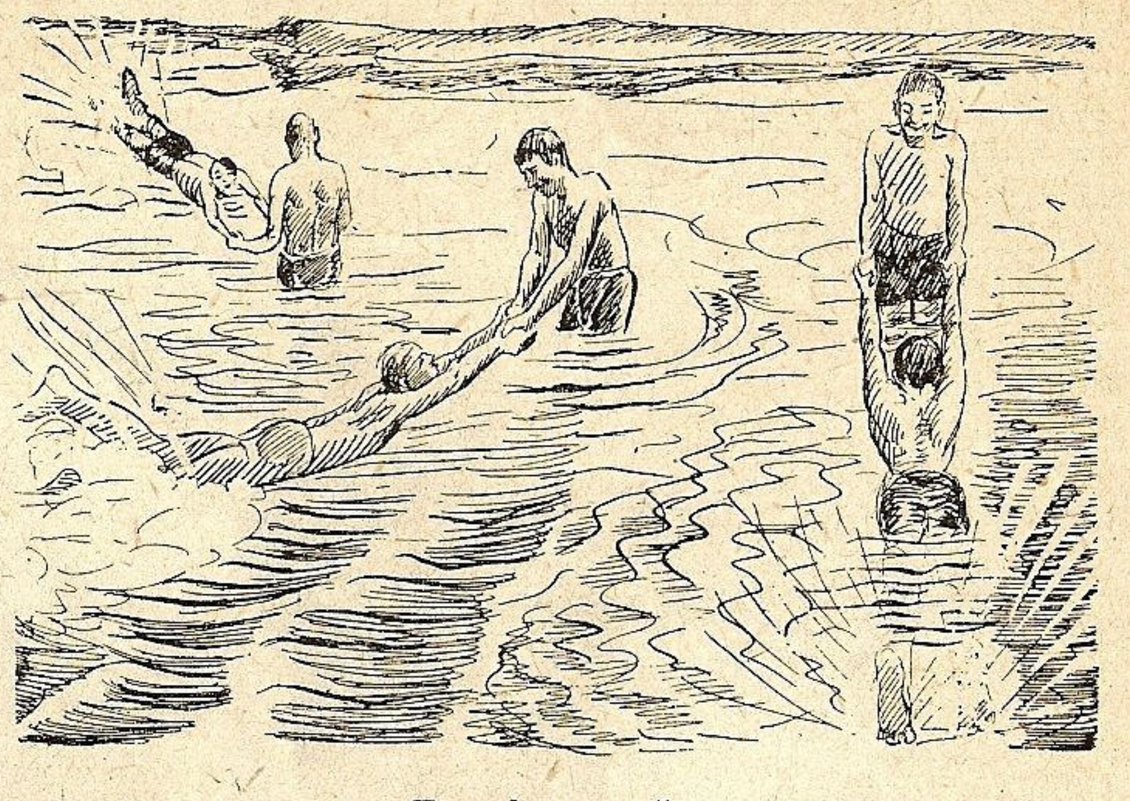
Acest exerciţiu de introducerea şi scoaterea feţei din apă se va face până când elevul — înnotător va fi pe deplin obişnuit cu senzaţia apei în nările nasului, urechi, ochi şi gură. 2) După aceasta elevul—înnotător se va scufunda complect ţinându-se cu mâinile de frânghie — suflând aerul pe gură tot timpul când este în fundul apei. Când simte nevoia să tragă aer în piept se ridică, la suprafaţă şi trage aerul pe uşor nările nasului.

Acest exerciţiu se va face până când elevul—înnotător, va da complectă satisfacţie în a fi deprins cu apa. 3. Când elevul—înnotător s'a deprins cu apa se va proceda la desăvârşirea plutiri pe suprafaţa apei — cheia înnotului în general. Se va întinde la suprafaţa

O excadră de cavalerie plutitoare



Pluta pe spate.



Trenul pe... apă.

apei cu faţa în apă súflând aerul pe gură, însă ţinându-se de sfoară. Exerciţiu se va repéta de atâtea ori până când elevul—înnotător se va deprinde cu plutirea în mod perfect. 4) După aceasta se începe învăţarea mişcărilor înnotului, după sistemul pe care crezi că-l poţi învăţa mai uşor, însă tot ţinându-te cu mâiniile de sfoară, până când reuşeşti cu mişcările ce le-ai învăţat să te susţi la suprafaţa apei, când apoi poţi înnota fără sfoară, însă vei fi totdeauna însoţit de un prieten. De altfel, sfătuim pe toţi cei ce înnoată la ape curgătoare, să nu se scalde singuri, ci totdeauna întovărăşiţi de prieteni, rude, amicii sau colegi. Apele curgătoare au nivelul albiei foarte neregulat din cauza terenului accidentat, aşa că nu toţi putem cunoaşte locurile cu ape mici sau ape mari. Întovărăşirea la scăldat în apele curgătoare este cel mai bun mijloc de prudenţă pentru toţi cei ce învaţă înnotul la râuri, pârâuri, iazuri sau scocuri de moară.

Locot. PAUL EPUREANU

Campionatele interşcolare de înnot.

Innotul ca exerciţiu fizic, a fost proclamat cel mai complect sport, ca mişcări de gimnastică uşoară, care propulsează ritmic şi în acelaş timp toată structura fizică, dela tălpile picioarelor până la firele de păr. Toate fibrele musculoase, toate vinele şi arterele, organele şi aparatele omeneşti, secreţiile ca şi rădăcinile părului, funcţionează în măsura forţelor lor, în acelaş timp, la mişcările de înnot.

Pe lângă aceasta apa în care se cufundă corpul, ia parte la exerciţiu fizic, opunând o rezistenţă corpului omenesc şi organelor lui, ceiace face cu mişcările de gimnastică în aparenţă fără sforţări să aibă un mic efort de făcut, care nu se bagă de seamă, dar care totuşi există, pentru a încordra muşchii şi funcţiunile lor. Astfel forţa fizicului se întăreşte pe nesimţite, aparatul respirator capătă elasticitate, stomacul rezistenţă, rinichii o pavăză de muşchi, care îi pun la adăpost de intemperii şi... curente de aer. Chiar corpul omenesc în general capătă linie armonioasă şi mlădioasă, ceiace măreşte forţa de elasticitate a individului, făcându-l să se poată mişca mai uşor, mai sprinten şi mai cu energie.

Pentru aceasta campionatele interşcolare sunt cele mai bine venite în concursurile de înnot şi perseverarea în a se face cât mai dese concursuri interşcolare, este un punct al programului de propagare a natăţiei a Federaţiei de Sporturi Nautice. Grijea de a mării numărul şcolarilor buni înnotători, figurează pe primul plan al reeducării fizice a naţiunii române, care îşi începe paşii dela şcolari şi şcolăriţe. Efortul făcut de Federaţia Sporturilor Nautice pentru a ţine campionatele interşcolare, merită toate elogiile pentru perseverenţă şi muncă, pe care Liga Navală Română le aduce pe acastă cale, urându-i toate realizările programului de reeducaţie nautică a tineretului român.

Dăm mai jos rezultatul campionatelor interşcolare de înnot pe anul 1944:

La Strandul Tineretului s'au disputat Marţi 12 Sept. după amiază campionatele interşcolarre de natăţie, obţinându-se următoarele rezultate:

50 metri liber avansaţi: 1) Demetriad Sergiu (lic. Titu Maiorescu) 44"; 2) Scordaliu Constantin (şcoala primară nr. 35) 46"; 3) Crona Constantin (lic. Titu Maiorescu) 50".

100 metri brasse peste 16 ani avansaţi: 1) Patriche Ernest (lic. Gh. Lazăr) 1'27"; 2) Eronescu Corneliu (lic. Gheorghe Lazăr) 1'39; 3) Papiniu Jean (lic. Titu Maiorescu, 1.39,8.

50 metri liber 14—16 ani avansaţi: 1) Marinel Gheorghe (lic. Gh. Lazăr) 46'8"; 2) Atanasiu Gheorghe (lic. Com. Reg. Mihai I) 55".

50 metri brasse eleve sub 15 ani: 1) Matache Maria (lic. Protopopul Tudor) 1.26"6; 2) Florescu Maria (lic. Notre Damme) 1.42".

50 metri liber începători peste 16 ani: 1) Nass Francisc (lic. Evreesc 36"; 2) Ciovârnache Florian (liceul Mircea cel Bătrân, C-ţa) 38'2"; 3) Fridman Otto (lic. Evresc) 42'2".

50 metri brasse începători sub 14 ani: 1) Romalo Nicolae (lic. Titu Maiorescu 45"; 2) Crona Constantin (lic. Titu Maiorescu) 52"; 3) Sena Dinu (lic. Titu Maiorescu) 54".

50 metri brasse avansaţi sub 14 ani: 1) Demetriad Sergiu (lic. Titu Maiorescu) 45"; 2) Marinel Gheorghe (lic. Gh. Lazăr) 46"; 3) Scordaliu Constanţa (şc. primară nr. 35) 47'8"9.

100 metri brasse începători peste 16 ani: 1) Demteriad Sergiu (lic. Titu Maiorescu) 1'50"; 2) Ormoş Paul (lic. Evreesc) 1'57"; 3) Falkaflit Alexandru (lic. Evreesc) 2'4"8".

100 metri liber peste 16 ani avansaţi: 1) Marinel Gheorghe (liceul Gh. Lazăr) 1'20"4; 2) Patriche Ernest (lic. Gh. Lazăr) 1'21"2; 3) Popa Dumitru (lic. N. Bălcescu) 1'27".

100 metri brasse eleve avansate peste 15 ani: 1) Matache Maria (Pr. Tudor) 2'23"; 2) Gâdici Lucia (Şc. Centrală) 2'35"4.; Kramer Rozeta (afară de concurs) 2'16"4.

Ştafeta 3x100 mixt: 1) Liceul Gh. Lazăr 5'9"4; 2) Liceul Titu Maiorescu 6'41".

CLASAMENTUL

1) Lic. Lazăr şi Titu Maiorescu 29 pt.; 2) Lic. Evreesc 10 pt.; 3) Liceul Protop. Tudor 8 pt.; 4) Şc. primară 35,4 pt.; 5) Lic. Com. R. Mihai I 3 pt.; 6) Lic. Mircea cel Bătrân 3 p.; 7) Liceul N. Bălcescu, 1 pt.; 8) Şc. Centrală (fete) 1 punct.

Campionatele de Yole Olimpice

In prezenţa d-lui Vice Amiral Ion Georgescu, Ministrul Marinei Regale Române şi a d-lui Amiral Elliott din Marina Britanică sub auspiciile Federaţiei de Sporturi Nautice cu Preşedinţia d-lui Căpitan Comandor Eugen Săvulescu, s'a desfăşurat Sâmbătă 14 şi Duminică 15 Octombrie a. c. pe lacul Herăstrău la cabana Yacht Club Regal Român, campionatele de Yole Olimpice seniori şi doamne. Notăm că între concurenţi au fost d-l Amiral Elliot din Marina Britanică, care cu punctualitatea şi antrenul specific britanic, a fost sufletul animator al campionatelor, îndemnând pe toţi concurenţi la o luptă dârză, la perseverenţă, şi atitudine eroică-sportivă. Deasemenea menţionăm şi prezenţa printre cncurenţi a d-lui Loocot. Roland Hugh Veysey din Royal Naval Volunteer Rezerve membru al Yacht Clubului Regal Englez. Din asistenţă s'au remarcat d-l Vice Amiral Ion Georgescu, Ministrul Marinei, Amiral Elliott din Marina Britanică, Lt. Comandor de Marină Mastern din misiunea Engleză, Căpitan-Comandor Mihail Petrovici Secretar General al S. S. al Marinei, Cpt. Comandor C. Niculescu, Şeful de Stat de Major al S. S. M., Cpt. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. Nautice, Lt. Comandor Alex. Bercea Vice-Preşedinte al cmisiei de Vele, Lt. Comandor de Marină Mastern din Misiunea Engleză, Lt. Comandor C. Costin, R. Fournarache, Preşed. Comisiei de Vele, Ing. M. Berindei, Preşedintele Comisiei de Vâsle, ng. Radu Brăescu, C. Hurmuziade, Alexe de Vasal, Greceanu, Iancu Stoian şi d-na Elena Fournarache, Preşedinta Yacht Clubului Regal Român - femenin. Lupta pentru Cupele „Neptun" şi „Amphitrite" donate de Marina Regală Română, a fost viu disputată şi foarte animată. Rezultatele technice au fost următoarele:

Domni: Primul tur.

1) Victor Geles (Y.C.R.R.) 18 p. 2) Petre Fournarache (Y.C. R.R.) 11 p. 3) Amiral Elliott (Marina Britanică) 8 p. 4) Giulio Benedetti (Y.C.B.) 6 p. 5) Gh. Butucaru (Metropola) 5 p. 6) M. Barcani (Metropola) 4 p. 7) Gh. Popescu (A.S.A.M.) 3 p. 8) Locot. Roland H. Veysey (Marina Britanică) 2 p. 9) Costi Ţico (Telef.) 1 p.

Domni: Al doilea tur.

1) V. Geles (Y.C.R.R.) 18 p. 2) Gh. Butucaru (Metropola) 11 p. 3) G. Benedetti (Y.C.B.) 8 p. 4) Costi Ţico (Telefoane) 6 p. 5) Amiral Elliott (Marina Britanică) 5 p. 6) Lt. R. Veysey (Marina Britanică) 4 p. 7) Gh. Popescu (A.S.A.M.) 3 p. 8) P. Fournarache (Y.C.R.R.) 2 p. 9) M. Barcani (Metrop)lao 1 p.

Domni: Al treilea tur.

1) Costi Ţico (Telef.) 18 p. 2) Victor Geles (Y.C.R.R.) 11 p. 3) Petre Fournarache (Y.C.R.R.) 8 p. 4) Gh. Butucaru (Metropola) 6 p. 5) M. Barcani (Metropola) 5 p. 6) Giulio Benedetti (Y.C.B.) 4 p. 7) Amiral Elliott (Marina Britanică) 3 p. 8) Gh. Popescu (A. S.A.M.) 2 p.

Domni: Clasamentul general.

1) Victor Geles (Y.C.R.R.) 47 p. 2) Costi Ţico (Telef.) 25 p. 3) Gh. Butucaru (Metropola) 22 p. 4) Petre Fournarache (Y.C.R.R.) 21 p. 5) Giulio Benedetti (Y.C.B.) 18 p. 6) Amiral Elliott (Marina Britanică) 16 p. 7) M. Barcani (Metropola) 10 p. 8) Lt. Gh. Popescu (A.S.A.M.) 8 p. 9) Locot. Roland Hugh Veysey (Marina Britanică) 6 p.

Doamne: Clasamentul general.

1) Elena Cucu (Y.C.R.R.)19 p. 2) Alexandrina Hurmuziade (Y.C.R.R.) 14 p. 3) Galia Henegariu (A.S.A.M.) 14 p. 4 Fulvia Grigoriţă (Y.C.B.) 8 p. 5) Luly H. August (Y.C.B.) 8 p.

Cupa „Neptun" pentru domni a revenit d-lui Victor Geles, dela Yacht Club Regal Român, iar cupa „Amphitrite" a fost cucerită de d-na Elena Cucu tot dela Yacht Club Regal Român. Cupele au fost înmânate câştigătorilor de d-l Cpt. Comandor Mihail Petrovici, Secretarul General al S. S. al Marinei, d-sa felicitând în numele d-lui Vice-Amiral Ion Georgescu, Ministrul Marinei, pe concurenţii câştigători. Un cuvânt de ospitalitate şi sportivitate pentru d-l R. Fournarache, Preşedintele Yacht Clubului Regal Român, şi al Comisiei de Vele, care a dat acestei manifestaţii nautice-marinăreşti, demnitatea şi fastul unor adevărate regate, care ar putea sta alături cu cele din ţările aliate, care au o tradiţie nautică-marinărească la înălţimea timpurilor de înaltă factură sportivă de astăzi.

Juriul a fost compus din: Preşedinte: Vice-Amiral Ion Georgescu, Ministru al Marinei, Membrii: D-na Elena Fournarache, Ing. Radu Brăescu, Lt. Comandor Al. Bercea. Starter: Căpitan de Marină Cicerone Popescu. Comisari de parcurs: Căpitan de Marină Nicu Rigani, C. Hurmuziade, Alexe de Vasal, Iancu Stoian.

Liga Navală Română aduce pe această cale mulţumirile ei, atât d-lui Vice-Amiral Ion Georgescu, Ministrul Marinei, d-lor ofiţeri din statul major al S. S. al Marinei, Federaţiei Române de Sporturi Nautice, pentru frumoasa realizare în sportul Nautic, atât ca competiţiune sportivă, cât ca şi un îndemn al celor tineri, de a nu se opri la cel mai mic obstacol din drumul natural al vieţei şi a desvoltării fizice a naţiunii rmâne, şi de a duce întootdeauna, pe vreme bună sau furtună, departe, cât mai departe, velele şi flamura marinei româneşti. De asemenea Liga Navală Română, aduce pe această cale omagiile ei Marinei Britanice reprezentată prin d-l Amiral Elliott, şi sportului Nautic Englez, prezentat în persoana d-lui Locot. Roland Hugh Veysey, dela Yacht Club Regal Englez. Legăturile Marinei Române au fost totdeauna strâns apropiate de Marina Regală Britanică, desăvârşindu-se sabt forţa navală şi experienţa marinărească a poporului Britanic. Astăzi mai mult ca oricând Marina Regală Română este o parte din sufletul Marinei Regale Engleze, şi a poprului Englez.

Campionatele districtuale de natație în București

In regia Federaţiei Române de Sporturi Nautice, s'a desfăşurat Sâmbătă şi Duminică 16 şi 17 Septembrie a. c., campionatele districtuale ale regiunii Bucureşti, la care au luat parte Cluburile: Liga Navală Română, condus de d. Paul Stroescu, Şeful secţiei de Natăţie a L. N. R.-eului, şi care de data aceasta a reuşit să surclaseze majoritatea cluburilor nautice Bucureştene, inscriind cele mai multe probe în câştigător. Au mai luat parte: Viforul Dacia, Stadiu Român, Sport Club, Clubul Nautic Român şi Clubul C. F. R.

Deşi vremea a fost înaintată şi s'a menţinut rece, totuşi întrecerile au fost viu disputate între concurenţi. Menţionăm pe tânărul MARINEL GHEORGHE de la L. N. R., care este cel mai bun produs autentic al d-lui Paul Stroescu, şi un demn reprezentat al Ligei Navale Române. Deasemenea se poate menţiona d-rele

Maria Matache, Nuţi Mărgineanu şi Leni Dumitrescu, câte şi trele L.N.R.-iste şi autentice eleve ale clubului nautic L.N.R. şi fetiţa Elena Şerban de la Stadiul Român.

Campionatele districtuale s'au desfăşurat în piscina ştrandului Tineretului (fost Kisseleff) cu următoarele rezultate:

100 m. liber domni: 1) Gheorghe Marinel (L.N.R.) — 1 minut 19 secunde; 2) Leon Leviţa (Sport Club) — 1 m. 24 s.; 3) Kosinschi (Sport Club) — 1 m. 31 s. 4.

100 mtr. piept doamne: 1) Maria Matache (L. N. R.) — 2 m. 21 s.; 2) Lucia Gâdici (Stadiu Român) — 2 m. 32 s.

50 mtr. liber copii: 1) Constantin Scordaliu (L.N.R.) — 49 sec.; 2) Constantin Crona (Vif. Dacia) — 51 sec.; 3) Dinu Seni (Vif. Dacia) — 53 sec.

100 mtr. piept domni: 1) Bekeş (Sport Club) 1 m. 21 sec. 4; 2) Ernest Patrichi (C. Nautic Rom.) — 1 m. 27 sec. 2; 3) E. S. Şerba (L.N.R. — 1 m. 34 sec.

50 mtr. fetiţe: 1) Elena Şerban (Stadiu Român) — 59 sec.; 2) M. Blumenfeld (L.N.R.) — 1 m. 04 s. 4.

100 mtr. spate doamne: 1) Elena Dumitrescu (L.N.R.) — 2 m. 09 sec.; 2) Maria Matache (L.N.R.) — 2 m. 20 sec. 2.

100 mtr. piept juniori: 1) Ioan Folbert (Stadiu Român) — 1 m. 38 sec.; 2) Corneliu Fronescu (L.N.R.) — 1 m. 40 sec.; 3) Sergiu Demetriad (Vif. Dacia) — 1 m. 45 sec.

50 mtr. piept copii: Sergiu Demetriad (Vif. Dacia) — 50 sec.; 3) Constantin Crona (Vif. Dacia) — 53 sec.

200 mtr. piept doamne: 1) Nuţi Mărgineanu (L.N.R.) — 4 m. 45 sec.; 2) Maria Matache (L.N.R.) — 5 m. 15 sec.; 3) Gâdici Lucia (Stadiu Român) — 5 m 28 sec.

100 mtr. liber juniori: 1) Marinel Gheorghe (L.N.R.) — 1 m. 18 sec.; 2) Ganga Augustin (C.F.R.) — 1 m. 26 sec.; 3) Folbert Ioan (Vif. Dacia) — 1 m. 29 sec. 4.

50 mtr. piept copii: 1) Demetriad Sergiu (Vif. Dacia) — 46 sec.; 2) Scordaliu Constantin (L.N.R.) — 49 sec.; 3) Atanasiu Gheorghe (L.N.R.) — 52 sec. 2.

200 mtr. piept domni: 1) Şerba Eduard (L.N.R.) — 3 m. 31 sec.; 2) Fronescu C. (L.N.R.) — 3 m. 36 sec. 2; 3) Tudorii Ştefan (C.F.R.) — 3 m. 44 sec. 8.

200 mtr. liber domni: 1) Slăvescu Ioan (Vif. Dacia) — 2 m. 54 sec.; 2) Marinel Gheorghe (L.N.R.) — 3 m. 16 sec.;3) Floreşteanu Vasile (C.F.R.) — 3 m. 48 sec. 8.

50 mtr. spate copii: 1) Demetriad Sergiu (Vif. Dacia) — 57 sec.; 2) Scordaliu Constantin (L.N.R.) — 1 m. 3 sec. 2.

50 mtr. liber copii: 1) Scordaliu Constantin (L.N.R.) — 45 sec.; 2) Demetriad Sergiu (Vif. Dacia) — 51 sec. 4.

Ştafeta 3x100 mixt doamne: L.N.R. — 7 m. 4 sec. (Maria Matache — Lucia Gâdici — Nuţi Mărgineanu).

Ştafeta 3x100 mixt domni: L.N.R. — 4 m. 35 sec. (Eduard Serba — Corneliu Fronescu — Marinel Gheorghe).

Ştafeta 4x100 liber domni: Combinata L.N.R. — C.N.R. — 5 m. 41 sec.

C a n o t a j

Iacht Club Bucureşti şi **Dor de Ducă,** au câştigat **Cupele Toamnei** pentru Canotaj.

Duminică 8 Octombrie 1944, s'a disputat pe lacul Herăstrău concursul de vâsle pentru Cupele de Toamnă, donate de Federaţia Română de Sporturi Nautice. O vreme frumoasă a răsplătit pe organizatori şi concurenţi, care cu avântul unui nou criteriu de viaţă românească nu au precupeţit niciun sacrificiu. Au asistat la această frumoasă manifestare sportivă d-nii Prof. Ion Ghiorghiu, Şeful Sportului Românesc, Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei de Sporturi Nautice Române, I. Berindei, Preşedintele Comisiei de Vâsle şi d-na Elena Fournarache, Preşedinta Clubului Feminin Yacht Club Bucureşti, remarcăm frumoasele victorii obţinute de d-nele: Mady Robaky, Coca Dimopol, Tiki Colias, Maya Berindei, Marie Janne Beligrădeanu, Livia Russe, Serafidis, Nana Fulga, precum şi a d-relor Mărculescu, Solange d'Herbez de la Tour, Micşunescu, etc. Dovada necesităţii sportului cu rame este evidentă căci numărul sportivilor canoteueri este în creştere, cu toate lipsurile şi obstacolele ce le au înaintea lor în aceste vremuri, destul de anevoioase pentru sportul cu vâsle.

Rezultatele technice sunt următoarele:

Skiff de 1 d-ni (seniori) 1) Marinescu Cristi (B. N. R.) 4 m. 5 sec. 2) Cananău Alex. 4 m. 19 sec.

Caiac 1 d-ni: 1) Miulescu (Dor de Ducă) 2 m. 17 sec. 2) Solomonescu I. (Dor de Ducă) 2 m. 20 sec. 3) Stefănescu Drăgăneşti (B. N. R.) 2 m. 33 sec.

Skiff 1 d-ne Robaki Medi (Y.C.B.) 5 m. 8 sec. 2) Miki Mărculescu (B. N. R.) 5 m. 20 sec. 2/10, 3) Maya Berindei (Tel. C.) 6 m. 44 sec.

Skiff 2 d-ni: 1) Metropola (Linda-Barcani) 3 m. 49 sec. 2) Yacht Club (Baker-hozan) 4 m. 4 sec. 1/10, 3) Metropola A (Minculescu-Teodorescu) 4 m. 14 sec.

Caiac 1 d-ne: Coco Dimopol (Dor de Ducă) 3 m. 1 sec. 2) Tiki Colias (Dor de Ducă) 3 m. 15 sec. 3) Marie Jeanne Beligrădeanu (Dor de Ducă) 3 m. 28 sec.

Caiac 2 d-mi: 1) Miulescu-Solomonescu (Dor de Ducă) 2 m. 2 sec. 2) Bauer-Popovici (Dor de Ducă) 2 m. 16 sec. 3) Marinescu R.-Marinescu (Banca Naţ.) 2 m. 22 sec.

Skiff 1 d-ni: (începători): 1) I. Grad (Y.C.B.) 4 m. 26 sec. 2) Stefani (T.C.) 4 m. 44 sec. 3) Petcu Tiberi (Banca Naţ.) 4 m. 58 sec.

Gig 2+1 d-ni: Metropola (Barcani-Linda-Popovici) 2 m. 9 sec. 2) Telefon Club (Rachieru-Petre-Viorel) 2 m. 13 sec. 3) Banca Naţ. Română (Lupulescu-Zugrăvescu-Ortinski) 2 m. 17 sec.

Caiac 2 d-ne: 1) Coco Dimopol-Tiki Colias (Dor de Ducă) 2 m. 38 sec. 2) Marie Jeanne Beligrădeanu-Livia Russe (Dor de Ducă) 2 m. 54 sec.

Gig 2+1 d--ne: Banca Naţională Română (Maria Iaravol-Pupi Ionescu-Ortinski) 2 m. 24 sec. 2) Telefon Club (Berindei-Pia Oprescu-Viorel) 2 m. 34 sec. 3) Dor de Ducă (Serafidis-Micşunescu-Victor) 2 m. 42 sec.

Skiff 4+1 d-ni: Yacht Club (Baker-Lisa-hosan-Benedetti) 3 m. 24 sec. 2) Metropola (Minculescu-Teodorescu-Stoicescu-Voicu-Barcani) 3 m. 26 sec. 3) Banca Naţională Română (M. Stefănescu-Cr. Gain-V. Ortinski-Lupulescu-Zugrăvescu) 3 m. 52 sec.

Caiac 2 mixt: 1) Coco Dimopol - Miulescu (Dor de Ducă) 2 m. —Tiki Colias-Solomonescu (Dor de Ducă) 2 m. 12 sec. (egalitate) 2) Steluţa Stănescu-Stefănescu Drăgăneşti (Banca Naţională Rom.) 2 m. 17 sec. 3) Marie Janne Beligrădeanu-Lulu Sober (Dor de Ducă) 2 m. 22 sec.

Skiff 4+1 d-ne: Yacht Club Bucureşti (Mady Robaki-Solange d'Herbez de la Tour-Kiki Hurmuziade-Cucu Lisak) 4 m. 18 sec. 2) Yacht Club Bucureşti II (Nana Fulga-Simina Racoviţă-Berindei Hozan) 4 m. 49 sec. 3) Banca Naţională Română (Ipavez Dulce-Iarovoi Daria-Ionescu Pupii-Mărculescu-Ortinski) 4 m. 51 sec.

In general cursele de vâsle au fost viu disputate ceeace denotă că sportul ramelor este în plin progres aducând în acelaş timp şi noi adepţi pentru creerea viitorilor iubitori ai sportului cu vâsle.

Cupele oferite de Federaţia Română de Natatie au revenit următorilor:

Yacht Clubului Bucureşti — Cupele pentru **Skiff** şi **Gig.**

Clubului Dor de Ducă — Cupa pentru **Caiac.**

Liga Navală Română aduce pe această cale mulţumirile ei şi totdeodată şi sentimentul de eroică felicitare atât Federaţiei Române de Natatie cât şi concurenţilor, care, cu toate vremurile grele prin care a trecut Neamul Românesc, nu a dat înapoi dela datoria de a duce mai departe, flacăra sportului, a sănătăţii şi a apelor româneşti, doborând orice obstacol pentru a duce la bun sfârşit anualele curse de rame, pentru propagarea canotajului românesc.

Locot. PAUL EPUREANU

INFORMAŢII — NOUTAŢI

De ziua Marinei, Liga Navală a trimis următoarele telegrame :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române îşi îndreaptă gândul lor, prin mine de Ziua Marinei către Majestatea Voastră, asigurând-O de nemărginitul lor devotament până la suprema jertfă pentru Tron, Ţară, Neam şi Cruce.

Preşedinte
Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La care Majestatea Sa Regele Mihai I a binevoit să răspundă:

D-LUI V. AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Mulţumesc din toată inima tuturor membrilor Ligii pentru frumoasele lor simţăminte exprimate cu prilejul zilei marinei.

MIHAI I

GENERAL DE ARMATĂ N. SOVA
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

De Ziua Marinei membrii Ligei Navale Române îşi îndreaptă, prin mine, gândul lor către Domnia-voastră cu încredinţarea că marina va continua propăşirea necesară României de mâine.

Preşedinte
Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La care s'a primit următorul răspuns:

D-LUI V. AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Vă mulţumesc călduros pentru frumoasele urări ce faceţi marinei la ziua ei şi vă urez succes ca preşedinte al Ligii Navale, tot pentru binele Marinei.

GENERAL N. ŞOVA

Activitatea Societăţii „Salvamar"

Infiinţată în anul 1933, Societatea **Salvamar** a încheiat cu anul 1943 al 11-lea an de existenţă.

Staţiuni de Salvarea Naufragiaţilor

Şi în anul 1943 Staţiunea de salvare Constanţa a fost pusă în serviciul Marinei de Război.

Astfel cele două şalupe de salvare au fost folosite de Marină la operaţiuni cu caracter militar: **Albatros** la Constanţa iar **Pescăruşul** la Sulina.

Din cauza întrebuinţării lor continue, motoarele au trebuit să fie supuse la revizuiri generale, aşa că în prezent şalupele sunt în reparaţie: **Pescăruşul** la Galaţi spre a-i fi turnate blocuri noi la motoare, iar **Albatrosul** la Constanţa spre a i se pune unele piese ce au fost comandate în Germania.

Cele două autovechicule: autoport-racheta şi autoambulanţa sunt rechiziţionate de Escadrila de vedete torpiloare.

Clădirea Staţiunii de salvare din portul Constanţa a fost complect renovată de marină şi este pusă la dispoziţia Esc. de vedete torp. ca locuinţă pentru ofiţeri, birouri, garaj, atelier, etc.

Ea este bine întreţinută aducându-i-se multe înbunătăţiri.

Clădirea Staţiunii nautice Mamaia este în prezent ocupată de două unităţi de geniu aeronautic române.

Deoarece aceste unităţi nu au întreţinut clădirea în bune condiţiuni, s'a intervenit la autorităţile respective (S.S.M.) şi se aşteaptă începerea reparaţiunilor de care are nevoie acest local.

Personalul ce formează echipagiile celor două şalupe de salvare a fost rechiziţionat odată cu cele două şalupe, iar dela 1 Iulie 1943 drepturile lor băneşti sunt suportate de S.S.M.

Comanda şalupelor în Germania.

Din cauza evenimentelor şantierul August Pahl din Germania nu a putut livra cele două şalupe de salvare ce le avem comandate acolo încă din anul 19339. Credem că în situaţia actuală nu ne va fi posibil să primim aceste şalupe, astfel că rezolvarea acestei chestiuni va trebui să fie amânată până la încetarea războiului.

Administrative

Şi în anul 1943 administraţia societăţii s'a făcut în cadrul prescripţiunilor statutare.

Din cauza greutăţilor creiate de starea de război, s'a urmat şi în acest an o politică de severe economiii, avându-se în vedere că principala sursă de venituri a Soc. Salvamar: taxa de salvare, nu va mai produce aproape nimic.

Datorită insistenţelor noastre, am reuşit ca salariile personalului rechiziţionat odată cu şalupele să fie plătite de S.S.M. cu începere dela 1 Iulie 1943. Totodată S.S.M.-Mul ne-a rambursat salariile plătite de noi acestui personal dela începutul războiului şi până la trecerea lui în drepturi în sarcina S. S. M.-ului.

Venituri

La taxa de salvare s'a realizat suma de faţă de 200.000 prevederi, aceasta din cauza traficului maritim redus aproape cu totul.	80.470 lei
La donaţiuni, contribuţii, cotizaţii s'a realizat faţă de 200.000 prevederi.	197.212 lei
La dobânzi faţă de 200.000 prevederi.	206.288 lei
La capitolul Neprevăzute s'a realizat faţă de 100.000 prevederi. Suma aceasta reprezintă salariile plătite de Salvamar pers. rechiziţionat şi rambursată nouă de S.S.M.	1.053.806 lei
In total venituri realizate pe 1943 faţă de 700.000 prevederi.	1.537.776 lei

Cheltueli:

Cheltuelile de administraţie: salarii, întreţinere, asigurări, încălzit, luminat, deplasări etc. pe anul 1943 se ridică la suma de 1.458.948 lei

Se adaogă vărsământul de 10% din încasări ce se face la B.N.R. pentru fondul de rezervă 48.397 lei

Total cheltueli pe anul 1943 1.507.345 lei

Rezultă deci un excedent de lei 30.431.

Bugetul pe anul, 1944 s'a întocmit după aceleaşi norme ca şi bugetul pe anul 1943, făcându-se toate economiile posibile, astfel ca Salvamarul să poată rezista până la reluarea activităţii.

Iată situaţia fondurilor la 31 Dec. 1943:

Fond de rezervă la B.N.R.	2.883.190 lei
Fond de pensiuni la B.N.R.	823.442 lei
Fond de investiţiuni cassa şi B. Urbana	7.035.249 lei
Totalul fondurilor	10.741.881 lei

Tot în cursul anului 1943 s'au întocmit şi înaintat la S.S.M. actele pentru încasarea rechiziţiilor cuvenite Salvamarului în valoare de lei 1.787.734, şi se speră că în cursul anului 1944 să ni se achite această sumă.

Comitetul de Cenzori prezintă raportul anual, bilanţul şi Contul de gestiune pe 1943, iar Comitetul de Direcţie roagă Adunarea Generală să binevoiască a da cuvenita aprobare şi descărcare de gestiune.

Ca în fiecare an după prezentarea Dării de seamă, ne îndeplinim datoria de căpetenie şi exprimăm Majestăţii Sale Regelui Mihai I, Augustul nostru Preşedinte de Onoare, sentimentele noastre de neclintit devotament.

Ne-au mai acordat sprijinul lor: Ministerul Marinei, Direcţiunea Dunării Maritime, Societatea de telefoane, şi subliniem preţiosul sprijin al Băncei Naţionale care de 11 ani ne pune la dispoziţie sediul, serv. architecturei, al contenciosului, etc.

Tuturor acestor Instituţiuni, precum şi membrilor de toate categoriile ai Salvamarului, le aducem vii mulţumiri, rugându-i ca şi de-aci înainte să ne acorde sprijinul lor preţios, astfel ca Soc. Salvamar să-şi poată îndeplini mai curând scopul pentru care a fost creiată şi anume: salvarea naufragiaţilor în apele româneşti.

Prim vice-preşedinte,

Ing. IOAN VARDALA

Administrator delegat
C.-amiral Adj. P. FUNDAŢEANU

Activitatea Filialelor

BRAILA

Anul acesta activitatea filialei noastre a fost mai intensă decât anul precedent, prin faptul că la 31 Iunie 1944, a avut loc o reprezentaţie premieră la cinematograful „TRIANON" cu un film francez cu subiect marinăresc „CHEMAREA MĂRII" şi complectare jurnale cu acţiuni marinăreşti.

La această reprezentaţie s'a realizat un beneficiu net de 83700 (opt zeci şi trei mii şapte sute) lei, adică 50% din suma totală de lei 167400 (una sută şase zeci şi şapte mii patru sute).

Din cauza actualei situaţii, anul acesta nu s'a serbat nici ziua Apei nici ziua Marinei. Totuşi pentru menţinerea tradiţiei, s'a oficiat câte un The-Deum, la Catredala Sf. Nicolae. S'a pomenit eroii marinari căzuţi în războiul mondial şi în actualul război.

Comitetul local este complect şi se compune din:

— Preşedinte Dl. General Avramescu;

— Vice-Preşedinte, Dl. Nicolae Bărboi.

MEMBRI: D. Inspector Dumitrescu Ştefan, Comandor C. I. Cerna, care îndeplineşte şi funcţia de cassier al Filialei, d. Căpitan de Marină Raba Ion, Comandantul Companiei Navelor Gr.

CENZORI: D. Adm. Cpt. Talpoş Radu, Casierul Grupului Navelor Gr. D. Nicu Marota, inspector S. F. N. D.

CENZORI SUPLEANŢI: D. Plot. Maj. Adm. Doniceanu Alex. şi Dl. Cpt. Adm. Ciocârlan Ion.

Fonduri: Veniturile anul acesta au crescut la	317.020 lei
La care se adaugă sold la 31 Martie 1943	108.704 lei
TOTAL	425.724 lei

Din această sumă se deduc cheltuelile şi sumele trimise Centrului de	277.380 lei
Rămâne la 31 Martie 1944	148.344 lei
a) Fond de rezervă pe ani precedenţi	67.650 lei
b) Fond de rezervă pe anul 1943	2.610 lei
c) Numerar în casă	78.084 lei
TOTAL	148.344 lei

Veniturile au fost realizate conform prevederilor bugetare deasemenea cheltuelile.

Filiala numără astăzi 450 membri, dintre care 209 cu cotizaţiile la zi, iar 241 cu cotizaţiile neplătite din cauză că sunt plecaţi pe front. Credem că acei ce se vor înapoia, vor înţelege scopul şi vor achita cotizaţia respectivă.

CONSTANŢA

In actuala situaţie de război activitatea Filialei L. N. R. Constanţa a fost limitată numai la distribuirea revistelor D-lor membrii ai Filialei.

La 15 August, ziua Marinei, s'a oficiat în toate bisericile din localitate un serviciu religios, pentru pomenirea Eroilor Marinari morţi în războiul din: 1913; 1916—1920 precum şi acelora din actualul război.

La catedrală au asistat membrii din Comitetul Filialei, oficialităţile oraşului precum şi delegaţii de membrii din partea navelor de război şi unităţilor de marină din localitate.

Lucrările prevăzute prin buget din cotizaţii şi abonamente la revista Marea Noastră precum şi neprevăzute s'au soldat cu un excedent de lei

134.748

faţă de prevederi.

Pe baza D. L. 120 din 27 Mai 1942 de către Comitet s'a urmărit achiziţionarea unui imobil de la Centrul Naţional de Românizare spre a fi utilizat ca sediu al Filialei Constanţa, propunându-se două clădiri ale căror planuri s'au ataşat:

a) Boris Tatarschi situat în Bul. Ferdinand 5.

b) Wladingher situat în Str. Mircea 43.

La intervenţiunile noastre Centrul Naţional de Românizare cu Nr. 38247 din 21 Iulie 1943 răspunde că până la lămurirea situaţiei juridice nu poate rezolva chestiunea, iar Presidenţia Consiliului de Ministri cu Nr. 59054 din 13 Octomvrie 1943 că localul este închiriat deja unui român care nu poate fi evacuat.

Mobilierul filialei este utilizat, parte la Cartierul Comandamentului Litoralului Maritim, conform aprobării date de Centrala L. N. R., parte la Hotel Carol unde funcţionează sediul filialei.

In scop de a pune la adăpost contra unor eventuale stricăciuni sau distrugeri provocate mobilierului filialei de bombardamentele aeriene s'a întrebat Centrala L. N. R. dacă intenţionează a fi pus la adăpost prin transportarea ei într'o altă localitate la care ni s'a comunicat că chestiunea va fi pusă în discuţia adunării generale.

Ca o măsură de prevedere Comitetul de direcţie al Filialei a fost convocat şi s'a adunat în ziua de 10 Aprilie şi a decis prin Pr. verbal Nr. din care o copie s'a înaintat la Centrală) ca el să fie evacuat într'o comună din Jud. Constanţa.

In prezent operaţiunea este în curs de executare.

SINTEŞTI-ILFOV

In luna Iulie a. c. în cadrul împărţiri premiilor pentru concursurile literar şi de desen marin, organizat de Filiala Sinteşti-Ilfov s'a ţinut pe lunca Sabarului o şezătoare cu caracter marinăresc, la care au dat concursul Premilitarii Subcentrului Sinteşti-Ilfov, subt conducerea d-lui Director Petre Popescu, şcoala Primară din Sinteşti-Ilfov, extraşcolarele Subcentrului Sinteşti-Ilfov subt conducerea d-nei Directoare Paula Popescu, precum şi elevii şi elevele de curs secundar refugiaţi, dirijaţi de d-l Marin Gubernu, Directorul Şcoalei Primare „Mihail Eminescu" din Bucureşti. Au luat parte la această frumoasă sărbătoare marinărească un public numeros, compus dintre sătenii comunei Sinteşti-Ilfov, Premilitari, Extraşcolari şi orăşeni refugiaţi. Programul bogat alcătuit a fost compus din următoarele producţii:

1) Imnul Regal (cor) — executat de corul elevilor refugiaţi sub conducerea d-lui Director Marin Gubernu;
2) Cuvânt de deschidere — D. Magistrat Zorapapel, Vice-preşedintele Filialei L. N. R. Sinteşti-Ilfov;
3) Premilitarii Subcentrului Sinteşti-Ilfov — Exerciţii de gimnastică, recitări;
4) Călătorie (versuri) — recitate de Eleva Grigore Ana;
5) Marşul Marinarilor (cor) de cpt. Zaharia Negulescu — executat de corul elevilor refugiaţi subt conducerea d-lui Director Marin Gubernu;
6) Anecdote Marinăreşti — spuse de d. Locot. Paul Epureanu;
7) Vulpea şi Albina (versuri) — recitate de Eleva Cordun Elena;
8) Vraja (cor) — executat de corul elevilor refugiaţi sub conducerea d-lui Director Marin Gubernu;
9) Ardealul (vers) — recitat de elev Beldiman Ştefan;
10) Solo de vioară — executat de elev Anghelescu Ion;
11) Gura lumii (versuri) — recitare de elev Ciauşu Dumitru;
12) La Noi (duet) — executat de elevele Streche Netty şi Covaci Olga;
13) Balada chiriaşului grăbit (versuri) — recitate de elev Bădăluţă Florin;
14) Mama (cor) — executat de corul eleviilor refugiaţi, solo elev Popa Constantin;
15) Plugarii (versuri) — recitate de Olga Covaci;
16) Elevii de curs primar — recitări;
17) Extraşcolarii — coruri;
18) Din viaţa marinarilor — lectură de d. Locot. Paul Epureanu;
19) Trandafir de pe cetate (cor) — executat de corul elevilor refugiaţi;
20) Celofibra (versuri) — recitate de elevul Rotaru Constantin;
21) Cântecul Ciocârliei (cor) — executat de corul elevilor refugiaţi;
22) Jocuri Naţionale — executate de extraşcolarele de sub conducerea d-nei Directoare Paula Popescu;
23) Cuvânt de închidere — d. Alexandru Bilciurescu din comitetul Central al L. N. R.;
24) Impărţirea premiilor pentru concursurile de desen şi literatură marinărească;
25) Matchul de Foot-ball între echipele Sintești şi Vidra pentru Cupa Erou Plutonier T. R. Ciauşu D-tru.

Donaţiuni

Filiala Brăila donează peste un milion pentru sinistraţii din Iaşi.

Iaşi 11 Iunie

La apelul adresat de primarul Iaşilor, pentru ajutorarea spitalelor de ostaşi răniţi şi a populaţiei nevoiaşe şi sinistrată. „Liga Navală Română" din Brăila a trimis suma de 1.387.725 lei, realizată prin colectă, cu rugămintea ca aceşti bani să constitue un fond pentru îndulcirea suferinţelor bravilor noştri răniţi pentru ajutorarea populaţiei sărmană şi sinistrată depe urma crudelor şi grelelor încercări actuale.

Gestul „Ligii Navale Române", care a venit cu un ajutor material atât de important, merită admiraţia întregei ţări.

Este o faptă care face onoare celor ce se găsesc în fruntea acestei instituţii de elită, şi populaţia Iaşilor nu va uita niciodată sprijinul acordat. Prin noi îndreaptă cele mai vii mulţumiri pentru darul făcut.

Fondul urmează a fi destinat atât populaţiei din oraş cât şi aceleia din cuprinsul judeţului.

Darul Şantierelor Navale „România"

Şantierele navale „ROMÂNIA" din Brăila au donat filialei L. N. R. din localitate, suma de 30.000 lei, contribuind, prin acest frumos gest, la susţinerea activităţii marinăreşti a numitei filiale, pentru care aducem, şi pe această cale, mulţumirile centralei. Ligii Navale Române.

Comitetul Central

(Şedinţa dela 28 Septembrie 1944)

Prefidează d. V. Amiral-Adj. N. Păiş, preşedintele L. N. R.

D. **Preşedinte,** deschide şedinţa salutând prezenţa d-lui V. Amiral I. Georgescu, ministru subsecretar de Stat pentru Marină, pe cae-l felicită pentru încrederea acordată de M. S. Regele punând în fruntea marinei, în aceste momente, un marinar distins şi-i urează sănătate şi succes.

D. **V. Amiral Georgescu** mulţumeşte, arătând că va da, ca şi până acum, tot sprijinul Ligii, a cărei situaţie grea o cunoaşte. Deşi bugetul nu a fost încă aprobat, totuşi a luat măsuri ca, din disponibilul ministerului să dea o importantă cotă Ligii pentru a-şi continua opera de propagandă şi iniţiere.

D. **Preşedinte** face următoarea expunere a situaţiei Ligii, pe care o supune desbateri comitetului, spre a hotărâ asupra activităţii în viitor.

1. Localul pe jumătate dărâmat, restul grav avariat, nelocuibil. Averea salvată cu foarte mici pagube, graţie vigilenţii sergentului Pavelescu. Momentan găzduiţi provizoriu la S. S. M. prin bunavoinţa d-lui Vice-amiral I. Georgescu, căruia îi aducem caldele noastre mulţumiri.

Banca Naţională a întocmit devizul pentru repăraţia părţii din faţă, astfel că peste o lună sperăm să revenim la sediul vechiu.

2. Pe anul în curs nu am primit nici o cotă din subvenţia dela S. S. M. Averea lichidă la C. E. C. se ridică la 435.492 lei; fond de rezervă în rentă 727.000 valoare nominală. Datorie 700.000 către S. S. M.

3. In faţa acestei situaţii, se impune reducerea masivă a personalului, dictată de::

a) Lipsa de fonduri.
b) Reducerea activităţii.
c) Majorarea salariilor impusă de lege, cu 50—65%.

A fi reţinuţi, până la schimbarea situaţiei, casierul-contabil şi secretarul general, celorlalţi preaviz cu plata pe termenul prevăzut de lege.

D. **V. Amiral I. Georgescu** spune:: Liga Navală nu a făcut niciodată politică, ci a urmărit pedeoparte să adune pe toţi iubitorii apelor noastre, iar pe de alta a atinge scopul prevăzut de statute, întreţinerea vie a dragostei pentru activitatea şi viaţa marinărească; crearea în generaţia tânără a unui cât mai mare număr de cunoscători ai problemelor naţionale în legătură cu apa.

Vom continua deci activitatea pe acest teren, străduindu-ne a câştiga încrederea aliaţilor, în special al U. R. S. S. printr'o sinceră şi loială colaborare, ca din ea să rezulte o cooperare armonioasă, spre binele ţării şi al marinei.

D. **avocat Al. Bilciurescu** este de aceiaşi părere, să ne continuăm activitatea prin conferinţe, reviste, broşuri, etc. Nu este de părere a se schimba titlul revistei, care se referă numai la porţiunea noastră maritimă.

D. **avocat C, Asvadurov** se raliază la părerea predecesorilor. Propune să intrăm în legătură cu organele de propagandă sovietice, dela care am putea avea matereal în legătură cu marea.

D. **general N. Negreanu** dă câteva sugestii în ligătură cu noul titlu, propunând a fi „Revista Ligii Navale Române". In privinţa reducerii personalului nu este de părere a se da preaviz, căci cei

legaţi sufleteşte de Ligă, —cum este cazul d-sale—, vor continua a lucra chiar şi fără salariu.

D. **avocat Asvadurov** arată că din punct de vedere juridic preavizul este necesar, fără a fi jicnitor. Declară că şi d-sa va continua să lucreze fără nici o pretenţie materială, cu aceiaşi dragoste ca şi în trecut.

D. **V. Amiral P. Bărbuneanu** este de părere a se menţine titlul iar articolele să fie supuse, înainte de publicare, subsecretariatului marinei.

D. **Ing. Ins. G-ral I. Ghica** este de aceiaşi părere şi propune ca să fie invitaţi la Ligă corespondenţii pentru marină dela propaganda sovietică.

D. **avocat Asvadurov** propune ca să trimitem revista la serviciul propagandei sovietice şi să invităm a ne trimite articole în legătură cu marina, precum şi schimb cu publicaţiile de propagandă sovietică.

D. **căpitan I. Mircescu** arată că tot ce se publică este cenzurat, astfel că nu va putea apare nimic dăunător Ligii sau marinei.

D. **Preşedinte** rezumând discuţiile, arată că a rămas bine stabilit::

1. Să se continue activitatea în acelaş spirit şi conform directivelor subsecretariatului marinei al cărui organ de propagandă suntem.

2. Să se dea preaviz întregului personal al centralei, afară de secretar general şi casier.

3. Să se apeleze la colaborarea organelor de propagandă sovietică.

4. Să se dea o răsplată de 5.000 lei sergentului Pavelescu, pentru salvarea avutului Ligii, propunându-l şi pentru o dinsticţie.

Mulţumind membrilor, declară şedinţa închisă.

După închidere d. Preşedinte, de faţă cu ceilalţi membri, înmânează personal sergentului Pavelescu meritata răsplată.

Consiliul de Direcţie

(Şedinţa dela 5 Octombrie 1944)

Prezidează d-l Vice-Amiral-Adjutant N. Păiş. Prezenţi d-nii avocat I. Perieţeanu, general N. Negreanu, Apostol Culea şi comandor A. Negulescu.

D. Preşedinte dă citire procesului verbal Nr. 102 al Comitetului Central, din 28.IX.944, spre a se lua cunoştinţă de hotărârile luate.

Donaţiunea d-lui Toma Gălcă. D. Preşedinte dă citire adresei d-lui Inginer inspector general Toma Gâlcă, membru în comitetul centra al L. N. R. prin care face cunoscut ca donează Ligii, apartamentul său din str. Wilson Nr. 13, împreună cu biblioteca. Consiliul hotăreşte a se accepta importanta donaţiune, însărcinând pe d-l avocat Calust Asvadurov cu împlinirea formelor legale. In baza art. 12 din statut, consiliul proclamă ca membru donator pe d-l insp. g-ral Toma Gâlcă, căruia i se va face cunoscut, cu pline de recunoştinţa mulţumiri, cele de mai sus.

Toate cheltuelile pentru facerea formelor privesc pe L.N.R.

Calendarul pe 1945. Avându-se în vedere lipsa de fonduri, care pune Liga în imposibilitate de a debursa până în Decembrie peste un milion şi jumătate, a cărui rambursare se face cu întârziere, consilul hotăreşte ca pe anul 1945 să nu se mai tipărească calendarul.

Premiu Irimescu-Gheorghiu. In urma referatului comitetului de lectură, se hotăreşte ca premiul de 1.000 lei oferit de d-na Irimescu-Gheorghiu pentru cea mai bună poezie scrisă de un grad inferior din marină să fie acordat sergentului Ion Plopu pentru poezia „Pastel Dunărean".

Adunarea Generală a Federaţiei de Sporturi Nautice

In localul Subssecretariatului de Stat al Marinei, a avut loc la 22.X, adunarea generală a F. R. S. Nautice, subt Preşedinţia d-lui Henry August, la ordinea zilei fiind alegerea noului comitet de conducere pentru anul în curs. Adunarea în unanimitate a reales din nou pe d-nul Căpitan Comandor **Eugen Săvulesscu,** ca un omagiu adus şi perssoanei sale „Cavaler al Ordinului Mihai Viteazu" şi a distinssei şi rodniceei activităţi avute ca Preşedinte al Sporturilor Nautice. Prin voturi secrete au fost aleşi următorii membrii în comisiile de înnot, canotaj şi vele:

Innot: Dr. A. Siligeanu, I. Leoveanu, Paul Stroescu, Freund Em., Radu Grigore.

Canotaj: Kiki Dumitrescu, Minculesscu, Henry August.

Vele: Robert Fournarache, I. Berindei.

Secretar General a fost ales prin aclamaţii d-l Căpitan de Marină **C. Răceanu,** un mare animator şi propagator al sporturilor de apă.

Cenzori: Tereceanu V., Fleischer I., Ştefan Ionescu, Serafidis Ştefănescu.

După alegerea comitetului d-l Căpitan Comandor **Eugen Săvulescu,** Preşedintele F. R. S. Nautice, mulţumeşte adunării pentru încrederea ce i-a acordat, arătând ca prin această se creiază o continuitate în activitatea d-sal la F. R. S. Nautice, pe care o înţelege să o amplifice în viitorul program al F. R. S. N. Adunarea aprobă în unamitate a se expedia cu această ocazie telegrame pentru M. S. Regele Mihai, arătând devotamentul ei pentru Coroană, d-lui Ministru V. Amiral Ion Georgescu, pentru ajutorul dat sportului nautic, d-lui v. Amiral Păiş N. Preşedintele Ligii Navale Române, V.Amiral Fundăţeanu P., Directorul unării Maritime şi d-lui Inginer N. Caranfil, creatorul lacurilor navigabile şi recreative din jurul capitalei. La sfârşit soc. Timişoreană **„Inainte"** cere printr'un memoriu, reprimirea ei în sânul F. R. S. Nautice, retrocedarea bunurilor şi ambarcaţiunilor, pentru a fi şi ea în rândurile celor care îşi aduce aportul în desvoltarea sportului nautic român. D-l Preşedinte admite această întâmpinare, rezervând pentru cedarea bunurilor momentul favorabil pentru a interveni celor în drept.

Redacţionale

Cerem ertare membrilor noştri pentru întârziata apariţie a aşteptatei cu nerăbdare reviste, provocată de evenimente.

Sediul nostru a avut de suferit de pe urma bombardamentelor, distrugându-se întreg materialul care aştepta lumina tiparului.

Culegerea rămăşiţelor de sub dărămături, strămutarea a ce a scăpat neatins într'un colţişor de refugiu, şi acela puţin avariat, a stânjenit mult pregătirea destul de complicată a numărului de faţă.

Asigurăm însă că pe viitor vom relua apariţia regulată, mulţumită Subsecretariatului de Stat al Marinei, care ne-a pus la dispoziţie mijloacele ; Băncii Naţionale a României, care a început repararea vechiului local şi d-lui Inginer Toma Gâlcă, care ne-a donat parte din apartamentul său.

Noul sediu al Ligii este în str. Wilson 15, scara III, etaj II, apartament 7 (blocul Wilson).

Ne-au părăsit † doi camarazi

Marina noastră a avut durerea să piardă doi distinşi ofiţeri de marină, al căror viitor, judecat din frumoasele începuturi, ar fi contribuit la înălţarea marinei noastre.

Redăm cuvântarea ţinută de d. Comandor Lungu, cu prilejul înhumării.

Domnule Ministru,

Vitregia vremilor, smulge dintre noi, doi ofiţeri superiori de marină, a căror lipsă Marina Regală o resimte şi o plânge.

Ca delegat al Statului Major al Marinei la această tristă ceremonie, simt astăzi o durere fără sseamăn, ajungând să vorbesc de trecutul unor camarazi cărora, eu, le întrevedeam un viitor strălucit.

Locotenentul Comandor Ronghiopol Haralambie, era şeful promoţiei ofiţeri de marină 1925, brevetat de stat major în anul 1939.

Ofiţer dotat cu o inteligeţă vie, cult şi de o înaltă ţinută morală. Inaintează în viaţă şi în carieră, cu paşi energici, dovedind oriunde cunoştinţe teoretice şi practice, cari îi deschid porţiile unui viitor de invidiat.

Apreciat şi stimat de comandanţii săi şi de ofiţerii aflaţi în subordine, urcă treptele erarhiei militare la „alegere" şi îşi formează o personalitate care inspiră încredere şi îi dă dreptul la atributele de „şef".

† Locotenent Comandor Haralambie Ringhiopol.

In ultimul timp exercită în Statul Major al Marinei funcţiunea de şef al Secţiei Operaţii, desfăşurând o activitate inteligentă şi fructuoasă.

Locotenent Comandor Inginer Constantinescu Constantin, şeful promoţiei ofiţeri de marină 1926, Inginer de artilerie navală în anul 1938.

Ofiţer foarte inteligent, cult şi cu o educaţie aleasă. In toate ocaziunile iubit şi stimat de superiorii şi inferiorii săi.

In cursul carierii sale contribue într'o mare măsură atât ca specialist cât şi ca profesor la desvoltarea cuneştinţelor de artilerie navală şi asistă în diferite comisiuni datarea marinei regale cu acest material.

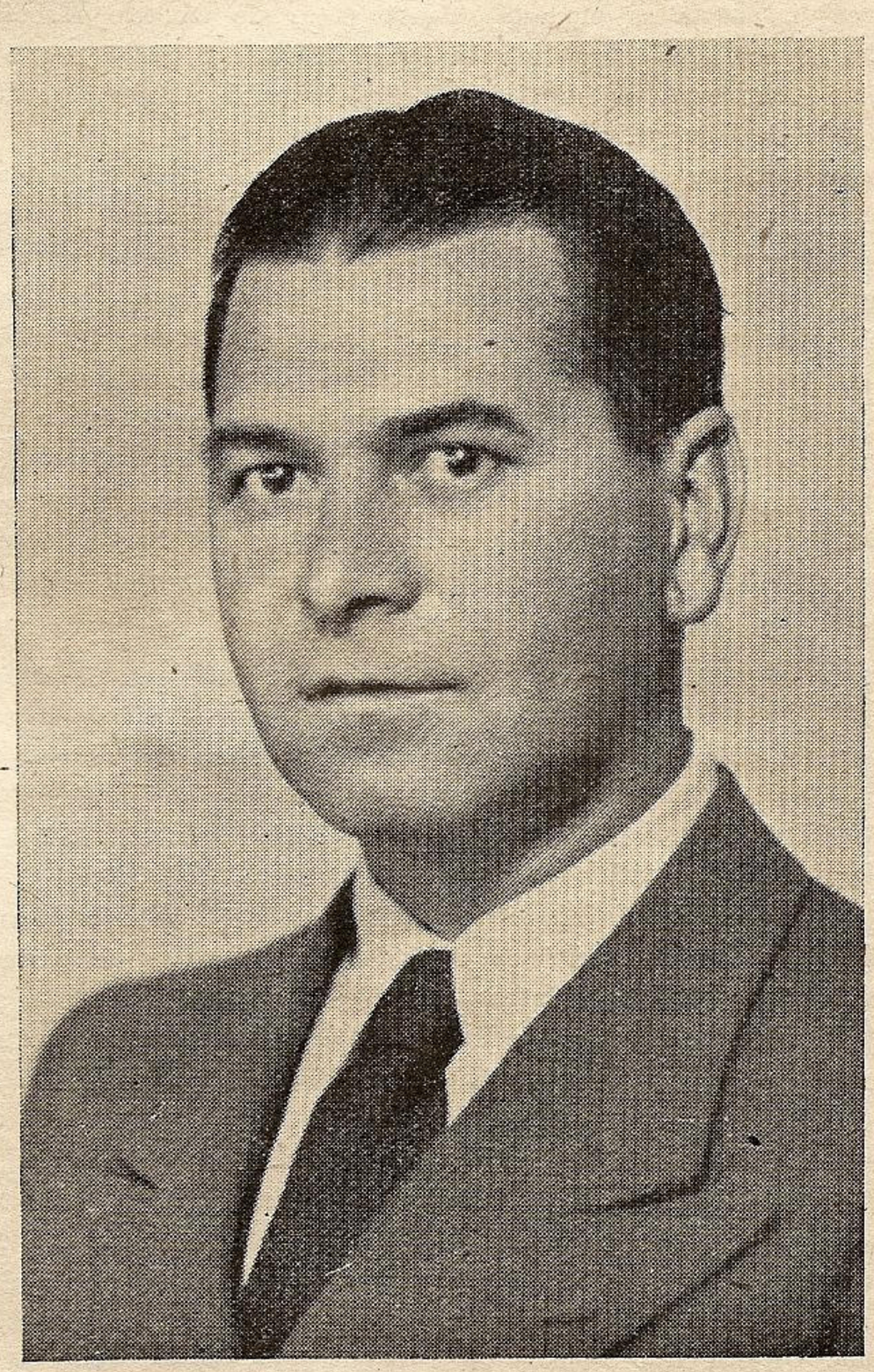
Rezultatele frumoase obţinute oriunde îl caracterizează ca pe un element de valoare, încredere şi demn a urca erahia treptelor militare cât mai repede.

E greu ca în câteva rânduri să caracterizezi doi oameni. Amintirea lor, nu se termină astăzi, ea va mai fi trezită odată, atunci când timpul ne va permite să ne scrim istoria.

Indurerate familii,

Zadarnic căutăm să înţelegem taina eternului „a fi sau a nu fi" atunci când ne dispar din apropierea noasstră cei mai dragi, dintre aî noştri.

Astăzi când ţara noastră se zgudue din temelieli sale, generaţia care îi serveşte de scut nu mai aparţine famiilor lor, ci nouă tuturor.



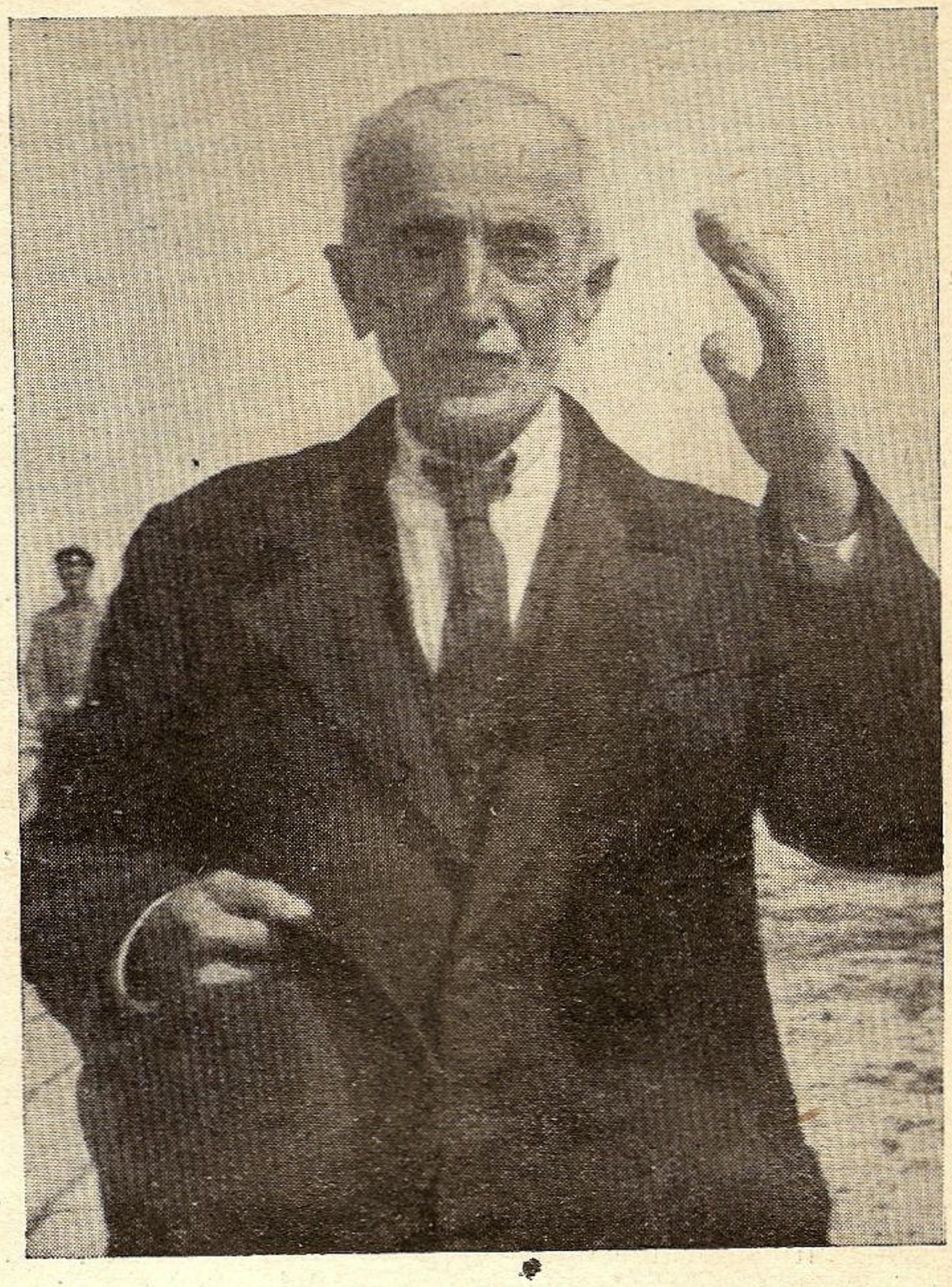
† Locotenent Comandor Inginer Constantin Constantinescu.

Secole după secole, generaţiile cari au fost, au făcut acelaş lucru. Implântaţi în glia strămoşească ei formează credinţa noastră şi datorită sacrificiului lor ştim şi noi ce e libertatea.

Am crescut şi creştem românimea în acelaş crez.

Să le fie ţărâna uşoară.

Barba Iani



† Barba Iani, una din simpaticele figuri ale îndepărtatului „Europolis".

Europolis se duce. Unul câte unul, la rând, îşi închee socotelile cu viaţa. Prea puţini au rămas dintre acei cari au trăit ambianţa cosmopolită a Sulinei de cândva.

Barba Ianni s'a dus şi el. Dispare silueta originală care întâmpina veşnic la acostare navele Marinei Regale de echipajul cărora se simţia legat. Dela Amiral şi până la Aspirant, mai toţi îi cunoşteau rosturile şi mai ales răfuelile sale cu „Comisionul" (CED) în incinta căruia s'a născut ca fiu al primului şef al Pilotajului, impunătorul Căpitan de lungă cursă N. Barbatis, distins de atenţiile Regelui Carol I.

Socotelile lui cu viaţa? Un lung şir de impresii plăcute, o dâră neîntreruptă a surîsului oricât de greu l'ar fi apăsat nevoile vieţii. Jelaniile şi le păstra pentru clipele singurătăţii ce le ducea în căsuţa sa modestă, atinsă şi ea de efectele războiului. Trăia singur, fără rubedenii. In schimb Sulina întreagă era a lui. Nimeni nu se putea împotrivi dorinţii sale de a oglindi orăşelul de altă dată în cadrul cam trist al prezentului.

De carte nu s'a prea legat. Nici de meserie. Se intitula ajustor mecanic depe urma unei ucenicii făcute în atelierele Comisiunii Europene a Dunării. In schimb câmpul său vizual cuprindea acea continuă perindare a vaselor ce intrau şi eşiau din Dunăre, acel vast caleidoscop în culori al pavilioanelor ce fâlfâiau în port. Apoi şi zumzetul roiului de albine de toate neamurile care se îndeletnicea cu transbordările mărfurilor de toate felurile îl îndemna la acea contemplare a cheiurilor de care nu s'a putut despărţi nici atunci când acest roiu s'a văzut alungat. Poliglot prin firea lucrurilor, vorbirea din ultima vreme a lui Barba Ianni s'a cam scâlciat. Gesticulaţia însă, ca accesor al vorbii, căpăta la Barba o elocinţă din cele mai hazlii.

Debita în mijlocul marinarilor mai cu seamă, care îl stârniau, povestirile lui în jurul unor evenimente de mult uitate şi totuşi aduse cu plăcere în toiul conversaţiei. Fraza lui de încheere era: „zudeca şi contra-zudeca" urmată de un gest larg al braţelor şi de o încovoiere a trupului. Vorbe urîte, nu auziai dela el. Gestul, exprima uneori o supărare.

La un pahar cu vin, devenia liric, Acordurile valsului îl transportau. Juneţea lui de aevea îl îndemna la isprăvi de patinator, înnotător şi dansator neîntrecut. O fotografie dragă lui, ni-l arăta tânăr, elegant, pe „velocipedul" său. Povestia şi de o păţanie; a fost primul biciclist care a trecut prin uliţele Sulinei. In mahalaua turcească, i s'a împlinit: turcii, miraţi de echilibrul omului de aşa zisul „şeitan-haraba" — carul dracului — l'au luat drept necuratul, l'au trântit şi l'au bătut măr.

De ziua lui. Barba Ianni se arăta somplet transformat. Dichisit după moda de acum 40 ani, el ţinea morţiş ca din puţinul său să ofere celor ce-l hiritiseau o băutură, o gustare şi... multă voie bună. Ofiţerii îi oferiau o masă îmbelşugată, care-l făcea să uite povara celor aproape 80 ani care-i număra.

N'a eşit din Sulina poate mai bine de 25 ani. Nici bombardamentul aerian, nici evacuarea, nu l'au putut determina să-şi părăsească reşedinţa.

In ultimul timp, veniturile lui Barba Ianni secaseră de-a binelea. Nevoia îl îndemna să primească cu sfială ajutoarele ce i se strecurau în mod discret. Le primea sub apăsarea simţului de abdicare a mândriei sale de cândva.

Moartea lui a fost cea râvnită de mai toţi. Işi încheia ziua cu masa lui de seară, când deodată s'a simţit prins de o strânsoare. Inima lui a încetat de a svâcni. S'a culcat omul pentru somnul său de veci. A trecut pragul vieţii ca să fie pomenit numai de bine. De altfel, Barba Ianni nu avea duşmani. Inmormântarea fusese demult rânduită de dânsul, ca să nu ne mulţumească pe nimeni.

Acolo pe debarcader, unde vasele de răsboiu acostează de obiceiu, era un post de veghe a lui Barba Ianni, unde apărea oridecâte ori se ridica pavilionul la far ca să primească marinarii; când nu-l vor mai zări, vor tace cum ştie să tacă marinarul când află de moartea cuiva care îi e drag. Şi nu fără strângere de inimă, vor părăsi vasele marinei regale portul, fiindcă Ianni ajunsese un fel de mascotă pentru navele care plecau în misiune! Barba Ianni, deşi mort, va retrăi în mintea marinarilor, în forma unui gând duios adus amintirii sale.

Da. Europolis se duce. Sulina, rănită de moarte, pierde câte uDnul din fii săi, adevăraţi exponenţi ai vieţii de aevea, Va mai putea renaşte oare? Va recăpăta oare vechea ei spendoare? Cred că da, căci Dunărea în funcţia căreia acest port pulsează, nu o va lăsa să moară.

J. F.

Sulina, Martie 1944.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.
FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.
IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.
NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.
GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.
TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.
Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.
RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARA „Renaşterea", numai vara, 20%.
Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 160
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
A. B. C. marinăresc în 5 limbi . . . . . „ 250
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de C'Amiral C. Negru (3 vol.) „ 160
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Maşini marine, de Căp. Ing. Halus . . . . . „ 1500
Războiul de croazieră, de Caius Brediceanu . . . „ 200
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
Istoricul submarinelor de Avram Tira . . . . . „ 350
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . Lei 20
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu Paul . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Plaja satului — Sporturile de apă la sate de Apostol D. Culea şi Prof. Victor Cojocaru . . . . „ 80
I. Gr. Perieţeanu, poet al mării, de Al. Bilciurescu . „ 30
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 120
Insigna L. N. R. . . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000

FILIALELE L.N.R.

	Localitatea	Președinte	Sediul
1.	Arad	Ing. Şef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman“ (fost Clubul Mureş)
2.	Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3.	Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4.	Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
5.	Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
6.	C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
7.	Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
8.	Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
9.	Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
10.	Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
11.	Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
12.	Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
13.	Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
14.	Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
15.	Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16.	Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
17.	Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
18.	Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
19.	Vetrişoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20.	Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
21.	Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura judeţului
22.	Iaşi	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
23.	Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
24.	Piatra Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
25.	Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
26.	R.-Vălcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
27.	Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
28.	Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
29.	Sinteşti (Ilfov)	C-dant Emil Paraschivescu	
30.	Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
31.	Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
32.	Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
33.	Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea”.
34.	Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
35.	T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
36.	T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă“.

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI MARINARII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

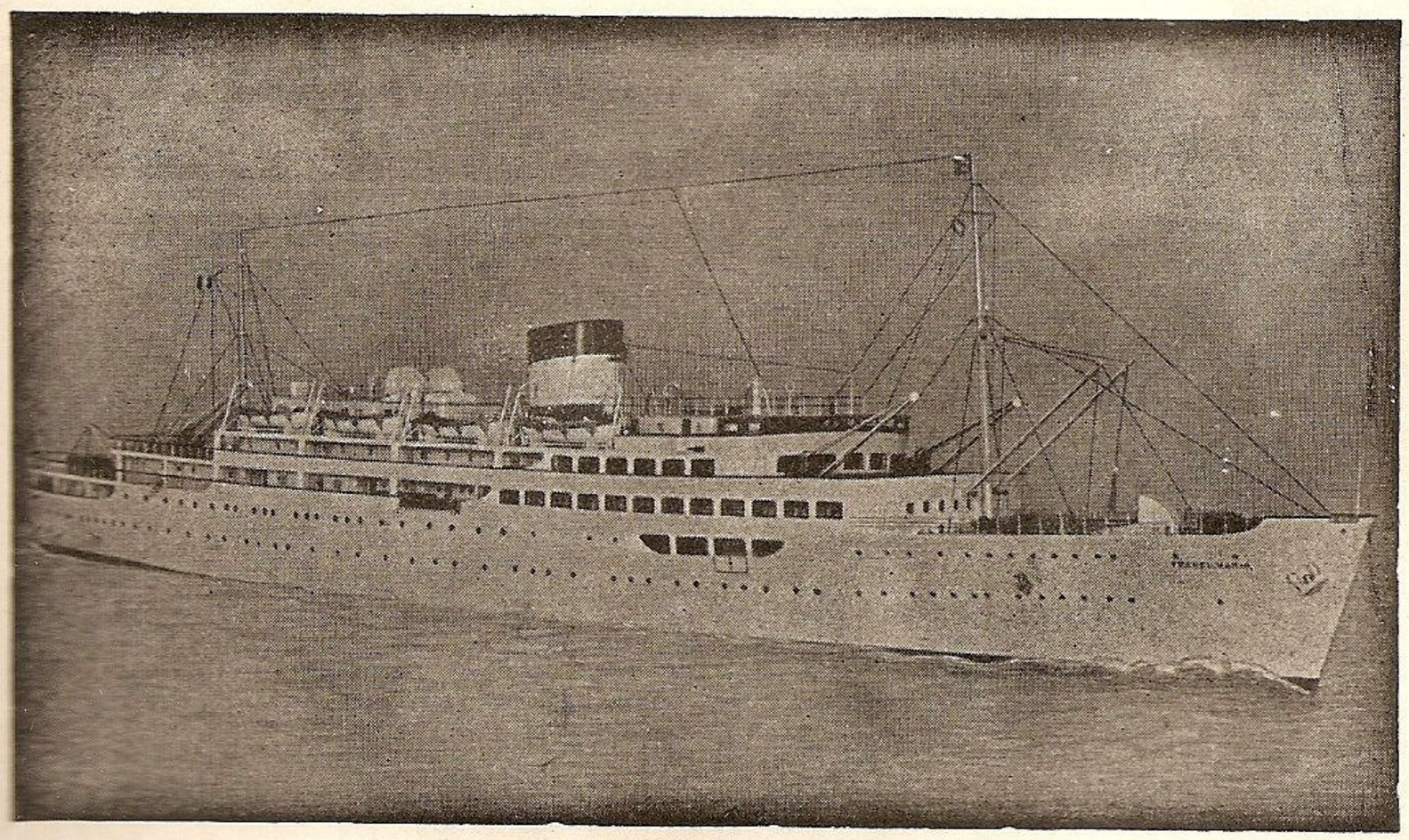
Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

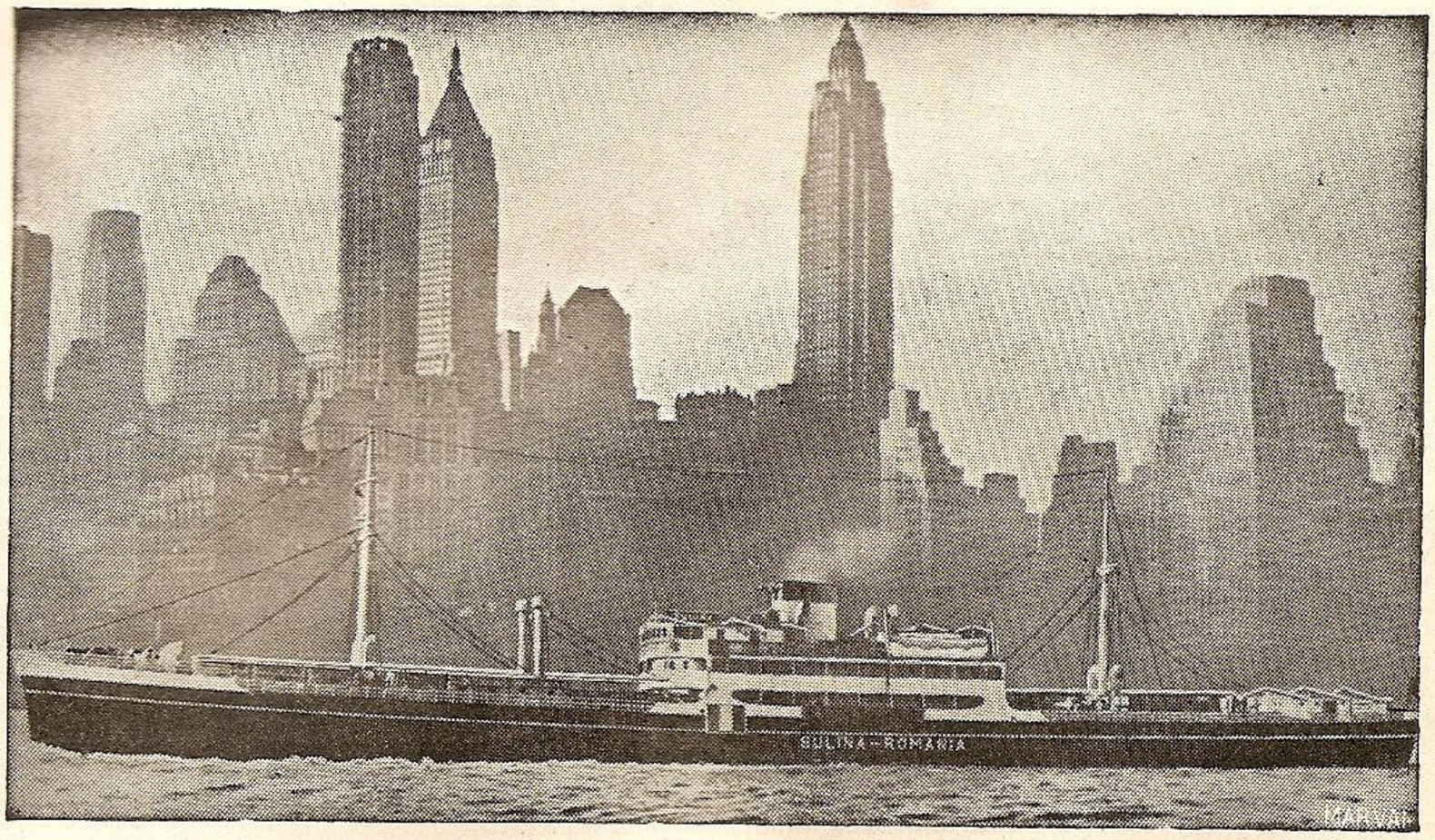
DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigației va deservi, cu vapoare rapide de pasageri și mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) și Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre și Constanța.



Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65

VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei=Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

LEI 60